

45



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES "CUAUTITLÁN"

289534

LA EXCELENCIA ADMINISTRATIVA COMO IMPULSO, A UNA ESTRATEGIA ALTERNATIVA PARA MEJORAR EL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO FEDERAL

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN

P R E S E N T A:

CARLOS GONZÁLEZ ANDRADE

ASESOR:
CARLOS MATÍAS ARMAS



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTO.

Agradezco infinitamente al Lic. Carlos Matías Armas, por su gran ayuda e impulso desinteresado para la realización de está tesis.

Hago incapie en la admiración que tengo por su vocación de servicio, y el ofrecerlo a todos los estudiantes que en algún momento hemos necesitado de su ayuda, tanto académica como personal.

Muchisimas gracias profesor.

DEDICATORIA.

Esta tesis, así como la mayoría de los actos de mi vida, los dedico a mi madre, a quien agradezco todo el apoyo que me ha dado en los buenos y malos momentos.

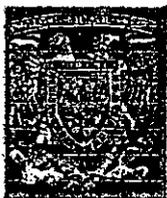
A ti madre, que siempre antepones la felicidad de tus hijos a la tuya.

A ti madre, a quien debo la existencia y las ganas de vivirla... **gracias!**

CON TODO MI AMOR, TU HIJO.

CARLOS

TÍTULO DE LA TESIS:



LA EXCELENCIA ADMINISTRATIVA COMO IMPULSO, A
UNA ESTRATEGIA ALTERNATIVA PARA MEJORAR EL
TRÁNSITO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES
EN EL DISTRITO FEDERAL.

NOMBRE DEL ASESOR:

L.A.E. CARLOS MATIAS ARMAS.

NOMBRE DEL SUSPENDENTE:

CARLOS GONZÁLEZ ANDRADE.

INDICE

	Pág.
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.	<i>i</i>
OBJETIVO.	<i>ii</i>
HIPÒTESIS.	<i>iii</i>
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1 LA ADMINISTRACIÓN.....	8
1.1 Concepto de Administración.....	9
1.2 Antecedentes de la Administración.....	13
1.2.1 Fenicios, Griegos y Romanos.....	14
1.2.2 Feudalismo.....	17
1.2.3 Max Weber y Martín Lutero.....	18
1.2.4 Henry Fayol.....	19
1.2.5 Frederick W. Taylor.....	20
1.3 La Revolución Industrial.....	22
1.3.1 Viejos Sistemas.....	23
1.3.2 ¿Cómo ocurrió todo esto?.....	24
1.3.3 Consecuencias de la Revolución Industrial.....	26
1.3.4 Cambian las formas de vida.....	27
1.4 La Administración en México.....	29

CAPÍTULO 2 EXCELENCIA ADMINISTRATIVA...33

2.1	Concepto de Excelencia.....	34
2.1.1	Excelencia empresarial en la Administración.....	35
2.1.2	Excelencia y productividad en las Empresas.....	39
2.1.3	Excelencia y Liderazgo.....	41
2.2	Técnicas y procedimientos de Excelencia.....	42
2.2.1	Hacia el año 2000.....	44
2.2.2	Administración por Objetivos.....	47
2.2.3	El Proceso de Optimización Permanente.....	51
2.3	La motivación como técnica.....	53
2.4	Paradigmas.....	57
2.4.1	Efecto Paradigma.....	59
2.4.2	Parálisis Paradigmática.....	62

CAPÍTULO 3 TRÁNSITO VEHICULAR.....63

3.1	La Problemática de el Tránsito Vehicular en el D.F. y las propuestas.....	64
3.1.1	Problemática en el Distrito Federal.....	65
3.1.2	El estacionamiento prohibido de vehículos.....	66
3.1.3	Propuestas para eliminar el estacionamiento prohibido.....	67
3.1.4	Beneficios.....	70
3.1.5	Autos de alquiler.....	71
3.1.6	Recomendaciones para la mejor circulación de (taxi) vehículos de alquiler en el Distrito Federal.....	74
3.1.7	Beneficios.....	77
3.1.8	Falta de promoción a ciclistas.....	78
3.1.9	Propuestas para la utilización de la bicicleta.....	79
3.2	Contaminación.....	82

**CAPÍTULO 4 INTERRELACIÓN DE LAS
TÉCNICAS Y FACTORES.....85**

- 4.1 Interrelación de técnicas y factores con respecto a
las propuestas que involucran a los taxis.....86
- 4.2 Interrelación de técnicas y factores con respecto
a las propuestas que involucran a las bicicletas.....94
- 4.3 Aprobación de las propuestas.....98

CONCLUSIONES.....101

BIBLIOGRAFÍA.....104

MANTENIMIENTO DEL PROBLEMA:

¿ Qué tan influyente o determinante puede ser la aplicación de la excelencia administrativa en las propuestas y modificaciones que se presentarán para el mejoramiento de vehículos automotores en el Distrito Federal?

OBJETIVO:

Implementar la excelencia administrativa para apoyar una serie de propuestas nuevas y probables modificaciones al reglamento de tránsito ya existente en el Distrito Federal, tomando como base los factores y técnicas que ésta presenta. De ésta forma contribuir en una solución para la problemática existente de lenta circulación de automóviles y alta emisión de contaminantes.

HIPÓTESIS:

La integración de la excelencia administrativa posiblemente será un apoyo en las propuestas y modificaciones alternativas para mejorar el tránsito de vehículos automotores en el Distrito Federal, y se podría considerar como un factor de ayuda tajante para el desarrollo adecuado de las mismas y su aplicación.

INTRODUCCIÓN:

El presente trabajo de tesis es considerado como un acoplamiento de nuevas ideas y métodos administrativos para la aplicación de éstas.

Su enfoque es principalmente dirigido al mejoramiento en la circulación de vehículos automotores en el Distrito Federal, ya que intentando vivir en esta gran ciudad es indispensable el considerar cualquier tipo de propuestas, que aunque solo teóricamente, se muestren como una posible solución a algunos de los problemas que aquejan a la ciudad.

Es bien conocido que aparte de los problemas de administración u organización vehicular que invaden al automovilista en esta ciudad, también dentro de los sistemas operativos de las agencias gubernamentales existen infinidad de problemas.

Estos problemas son quizá lo que más afecte la realización de nuevos proyectos, la falta de visión, la negativa en la búsqueda de lograr objetivos, esto es aunque no de fácil comprensión es mostrado como un problema tradicional en los servidores públicos; esto es referente a sus aptitudes, motivaciones y ocupaciones.

Fundamentar el porqué las personas carecen de una posición a favor de solucionar problemas sería completamente un tema independiente, por lo que únicamente se redondeará sobre el tema, y nos enfocaremos a en realidad resolver problemas y cómo hacerlo.

El mostrar una actitud positiva para la resolución de problemas es fundamental, por esto nos enfocaremos, a como, la Excelencia es capaz de modificar una actitud, y buscar en forma metodista líderes naturales.

CAPÍTULO 1 LA ADMINISTRACIÓN.

El definir la Administración es el medio conveniente de conocerla, aunque muchas de las definiciones que existen varían en su contenido dependiendo de la ideología del autor que la expresa.

La definición puede ser nominal o real, según se investigue el significado de la palabra con la que se designe, o a lo que se refiere directamente. La definición etimológica es en si la forma más usual para definir una palabra como se aplica a la Administración.

La palabra Administración, se forma del prefijo “ad” hacia y de “ministratio”. Esta palabra viene a su vez de “minister”, vocablo compuesto de “minus”, comparativo de inferioridad, y del subfijo “ter”, que sirve como término de comparación.

La etimología de minister, es pues diametralmente opuesta a la de “magister”: de “magis”, comparativo de superioridad, y de “ter”.

Si pues “magister” (magistrado), indica una función de preeminencia o autoridad—el que ordena o dirige a otros en una función—, “minister” expresa precisamente lo contrario: subordinación u obediencia; el que realiza una función bajo el mando de otro; el que presta un servicio a otro.

Por lo que anteriormente se expuso se puede decir que la etimología de la palabra Administración se refiere a una función que se desarrolla bajo el mando de otro; de un servicio que se presta. Servicio y subordinación, son pues los elementos principales obtenidos.

El empleo de la Administración, es de reciente estudio, y está aun en pleno periodo de formación, por lo cual las definiciones son muy variables, basta con citar el hecho que algunos autores aún discuten si la Administración es parte de la organización, o viceversa.

La Administración ha sido conceptualizada por infinidad de autores, y aunque son variadas como ha continuado se apreciará, se pueden deducir sus elementos principales.

A continuación se presentaran los conceptos literalmente escritos de varios autores:

E.F.L. Brench. "Es un proceso social que lleva consigo la responsabilidad de planear y regular en forma eficiente las operaciones de una empresa, para lograr un propósito dado".

J.D. Monney. "Es el arte o técnica de dirigir e inspirar a los demás, con base en un profundo y claro conocimiento de la naturaleza humana". Y contrapone esta definición con la que da de la organización como: La técnica de relacionar los deberes o funciones específicas en un todo coordinado".

Peterson y Plowman. "Es una técnica por medio de la cual se determinan, clarifican y realizan los propósitos y objetivos de un grupo humano en particular".

Koontz y Donnell. "Consideran la Administración como la dirección de un organismo social, , y su efectividad en alcanzar sus objetivos, fundada en la habilidad de conducir a sus integrantes".

G.P. Terry. "Consiste en lograr un objetivo predeterminado, mediante el esfuerzo ajeno".

Tannenbaun. “El empleo de la autoridad para organizar, dirigir, controlar a los subordinados responsables (y consiguientemente, a los grupos que ellos comandan), con el fin de que todos los servicios que se prestan sean debidamente coordinados en el logro del fin de la empresa”.

Henry Fayol. (Considerado por muchos como el verdadero padre de la moderna Administración), dice que “Administrar es prever, organizar, mandar, “coordinar y controlar”.

Aunque en las definiciones, fácilmente puede distinguirse un fondo común, se cree que lo mejor es que cada lector haga su propia versión de los que es la Administración, claro que aprovechando lo investigado por los diversos autores.

Al estudiar la administración resulta muy útil según Fayol, el dividirla en cinco funciones administrativas: Planeación, Organización, Integración, Dirección y Control, alrededor de las cuales se puede organizar el conocimiento en que se fundamentan.

La administración como práctica es considerada un arte; aunque el conocimiento organizado en se basa la práctica se puede considerar como una ciencia. En este caso el arte y la ciencia no son mutuamente excluyentes, sino que son complementarios. Los ejecutivos que intentan administrar sin la ciencia de la administración tienen que confiar en su suerte, en la institución, o en la experiencia basada en lo que hicieron en el pasado.

En si la administración surge porque un grupo de personas se da cuenta de que se puede lograr más cooperando mutuamente, de lo que pudieran lograr trabajando solos; uniéndose para lograr un propósito. La Administración logró su objetivo coordinando las tareas y el esfuerzo de los integrantes de la organización, así como también la buena aplicación de los recursos financieros, técnicos y humanos.

La Administración surge paralelamente al inicio de la convivencia del hombre con otros hombres, esta convivencia se deriva de la necesidad del hombre de protegerse del medio ambiente; esto se conoce como (coordinación del esfuerzo humano para lograr un objetivo).

Independientemente de lo anterior, los hombres manteniéndose en grupo denotaron la facilidad que esta unión les daba de realizar más eficazmente sus tareas como el cazar, mover rocas, recolección de alimentos, etc. Poco a poco la conjunción del grupo se vuelve más complicada, por lo cual inconscientemente los individuos comienzan a dividirse sus tareas lo que se denominó como la aplicación empírica de la Administración.

Por lo anterior es comprensible que la Administración se ha ido formando a través de la evolución del hombre, por lo que se debe borrar la idea de que la Administración ha surgido en los últimos doscientos años.

1.2.1 Fenicios, Griegos y Romanos.

Los Fenicios por ejemplo se caracterizaron por ser comerciantes independientes aunque en esos tiempos no era una profesión vista con muy buenos ojos; a diferencia de estos los Egipcios se ocuparon de crear monopolios estatales fuertes y poderosos.

“La cultura sobre la que ahora nos desenvolvemos ha sido influenciada por muchas civilizaciones como la Judío Greco-Romana; el pueblo Judío por ejemplo desde 1000 años antes de Cristo ya practicaba formas capitalistas e influyó en Europa, en diversas épocas, debido a las inmigraciones constantes que realizó”.

Los Griegos se distinguieron por ser matemáticos, economistas, filósofos y profundos pensadores. Su organización social sirvió como base para el desarrollo industrial y comercial; así se convirtieron sin duda, en los principales formadores de la ideología moderna. Implementaron el concepto de organización del estado; la libertad, la propiedad privada y la famosa aunque no siempre aplicada ética comercial.

Platón nacido en Atenas en el año 427 A.C., discípulo de Sócrates; escribió dentro de sus más grandes obras enfocadas a la Administración. La República, Las Leyes y El Banquete; murió en el año 307 A.C.

En estas obras de alguna manera Platón pretende formular un modelo de organización pública "República" gobernada por filósofos y sabios, a los que prohibía acumular riquezas, por ser esta una actitud contraria a la naturaleza de la bondad y la virtud.

Platón dice: "La ciudad nace, en mi opinión, por darse la circunstancia de que ninguno de nosotros se basta a sí mismo, sino que necesita de muchas cosas..."¹

Así pues, cada uno va tomando a tal hombre para satisfacer esta necesidad y a tal otro y otro para aquella; de este modo, al necesitar todos de muchas cosas vamos reduciendo en una sola vivienda a multitud de personas en calidad de asociados y auxiliares, y a esta cohabitación le damos el nombre de ciudad.

El más distinguido discípulo de Platón fue Aristóteles, nacido en Estagira, Macedonia y por eso llamado el "Estagirita". Aristóteles se distinguió por refutar el pensamiento de su maestro, sobre todo lo referente a las ideas utópicas que muestra Platón en sus libros La República y Las Leyes.

¹Platón, Fundamentos de la administración. S.U.A. p. 55

La obra más discutida de Aristóteles fue La Política, en la que distingue los conceptos del estado gobierno como autoridad y plantea la necesidad de separar la autoridad del Estado en tres poderes: Legislativo, Ejecutivo y Judicial. Se dice que Platón fue el “idealista” y Aristoteles el “realista”.

Se le considera a Aristoteles el antecesor de Montesquieu quién estableció la operatividad de principios de división de poderes, base de la limitación en el ejercicio del poder.

De Roma viene el antecedente del administrador Profesional, con autoridad legalmente conferida (Gestor) se desprende del mandato romano por el cuál, una persona, el mandante, encargaba a otra persona, el mandatario, a que realizara determinado acto por cuenta e interés del primero. Esta definición se encuentra hasta nuestros días en el Código Civil.

Por lo anterior se revela que los romanos tuvieron un gran conocimiento del fenómeno administrativo, sirviendo como creadores de la inspiración para los teóricos de la administración pública y privada.

Villegas Basavilbaso historiador español crea citas dentro de sus libros dando el crédito merecido a la sociedad Romana, enunciando el concepto de “Administrar es Gobernar”, así las funciones de legislación, jurisdicción y ejecución es la forma adecuada de separar las funciones para los fines concretos de la administración del gobierno

El imperio Romano, tuvo dentro de su filas la presencia de Augusto como emperador; Augusto se distinguió por reorganizar el Estado romano, otorga a los cónsules funciones menores y gobierna junto con el Senado, al cuál controla hábilmente.

Centralizando el poder en sus manos hace que poco a poco vayan desapareciendo los plebiscitos y comicios. Durante este periodo aunque la economía florece y permite una expansión del imperio hacia Europa, Oriente y Africa; con los años surge en el imperio, una aristocracia burocrática, bien pagada, terrateniente y no sólo compuesta de romanos, sino también de provincianos, que abusó y explotó no sólo del esclavo, sino también del siervo.

Este sistema administrativo, se considera el comienzo u origen de la edad media, los abusos de la aristocracia, desencadenan en luchas por la emancipación; lo cual crea la decadencia del Imperio. Este ciclo también afecta a las organizaciones humanas que cuando no logran superar la autocracia, declinan.

1.2.2 Feudalismo.

El sistema feudal caracterizado fundamentalmente por su estructura cerrada de señores y siervos y que refleja en sus concepciones sobre el comercio que es muy incipiente porque solo podía atender a los mercados locales; debido a que el Feudalismo también fue caracterizado por la explotación, se vio forzada la gente de alguna manera a integrarse a una ideología que mostrara su descontento.

Así fue como la iglesia tuvo su aparición, mostrando con severidad que el mercantilismo era una actividad vergonzosa, la usura fue considerada como un robo, tomando como principio la teoría que el hombre esta sólo en la tierra para prepararse para la eternidad, y lo único en que debería pensar era en la salvación de su alma.

Con los cambios que provocó el catolicismo sobre las actividades comerciales, la mayoría de los valores antiguos con respecto al comercio, fueron desapareciendo; según varios autores los cambios más radicales surgen del Luteranismo.

1.2.3 Max Weber y Martín Lutero.

El Luteranismo, considerada como la ética protestante, fue creación de Martín Lutero que es basada en la afirmación de que la justificación es el fruto de la gracia de Dios en nosotros recibida solamente por la fe. Este principio puede extenderse en sentido plenamente ortodoxo; esta doctrina se convirtió en la controversia contra los católicos, por descartar muchos de los principios religiosos y de alguna formar a la gente que, su presencia en este mundo implica el que hagan algo para mejorar su calidad de vida.

Dicho lo anterior, puede decirse que el protestantismo difunde las normas básicas para el desarrollo del capitalismo.

Más adelante aparece Max Weber que de alguna manera identificándose con las ideas de Martín Lutero, muestra su punto de vista en su obra "El Espíritu del Capitalismo".

Ofrece como principales ideas por ejemplo, que el tiempo es dinero, el crédito es básico para el desarrollo de una persona y debe ser considerado como dinero en efectivo proyectado para ser fértil y productivo.

Piensa que, según el refrán, "un buen pagador es dueño de la bolsa de cualquiera"², aparte de la diligencia y la moderación nada contribuye más al desarrollo en la vida de un joven como la puntualidad y la justicia en todos sus negocios.

² Max Weber, Fundamentos de Administración S.U.A. p. 189

Max Weber habla sobre la transformación de la ética capitalista a la política, es decir de como el Estado debe adoptar sistemas administrativos para su mejor funcionamiento, y debido al incremento de los fondos recolectados, o sea el tesoro que resguardan; otra razón importante por la que se adoptó la Administración en el gobierno. Esto lo define Max Weber existió como el mercantilismo.

Los mercantilistas pensaban que el aumento de la población debía ser la norma política de los gobiernos para disponer así cada vez más de gente que ayude al crecimiento de la economía.

Así fue como el Protestantismo y el Capitalismo fueron los principios fundamentales para el engrandecimiento de las investigaciones y la tecnología, aplicada en Europa y Estados Unidos creando así la expansión de una mentalidad utilitaria.

1.2.4 Henry Fayol.

Considerado como uno de los padres de la Administración Henry Fayol, nacido en Francia (1841- 1925) es identificado dentro del medio administrativo, gracias al libro "Administración Industrial et Generale" o bien en español "Principios de Administración general" concebido en 1916, que aunque es poco conocido en México, no deja de ser el libro más representativo de este escritor.

Henry Fayol comenzó su incursión dentro de la Administración, ocupando diversos puestos administrativos en una compañía dedicada a la extracción de carbón en minas; Henry Fayol destacó dentro de esta compañía, ya que cuándo fue nombrado gerente general la compañía estaba a un paso de bancarrota y 30 años después, se convirtió en una de las empresas más importantes de Europa.

Fayol señala que la Administración es una actividad ligada a todas las actividades humanas, ya sea la casa, los negocios, el gobierno y al universo en general.

Fayol a pesar de ser ideológicamente de origen capitalista, la mayoría de sus ideas fueron enfocadas al mejoramiento en el trato a la clase obrera, y pensó en diversas formas de retribuir el trabajo.

Lo más representativo de Fayol fue la aportación de 14 principios, dentro de los cuales se muestra cual es su tendencia:

- 1: División del trabajo.
- 2: Autoridad y responsabilidad.
- 3: Disciplina.
- 4: Unidad de mando.
- 5: Unidad de dirección.
- 6: Subordinación del interés individual.
- 7: Remuneración al personal.
- 8: Centralización.
- 9: Jerarquía.
- 10: Orden.
- 11: Equidad.
- 12: Estabilidad del personal.
- 13: Iniciativa.
- 14: Unión del personas.

1.2.6 Frederick W. Taylor

Es considerado como el padre de la investigación científica dentro de la investigación, siendo el primero que observó en forma sistemática el trabajo del hombre, nacido en Estados Unidos (1856-1915).

Ingeniero Industrial, se desarrolló en la industria metalúrgica donde realizó gran parte de sus investigaciones, se dio cuenta de muchos errores, y que estos eran causados, por que no habían sistemas efectivos de trabajo, y los pocos sistemas que existían eran basados en una hechura militarizada y experimental, más que por conocimiento científico.

Taylor acentúa lo importante que es la selección y la preparación de los obreros, la participación entre los obreros y la administración, hizo notar lo importante de eliminar los hábitos tradicionales, y en lugar de eso abocarse a la ciencia; provoca la armonía y no la discordia; la colaboración y no el individualismo.

Su principal enfoque fue hacia permitir que el obrero pudiera mostrar de lo que es capaz, o sea que el obrero tenga la ventaja de no tener limitaciones.

1.3.1 Viejos Sistemas.

Hasta fines del siglo XVIII las personas que se dedicaban a la artesanía, trabajaban en un pequeño taller en su casa y sólo contaban con ayuda de sus hijos o de algún muchacho que aprendía el oficio: herrero, zapatero, tejedor, sastre, etc.

Si las herramientas y el personal eran escasos, también lo era la producción, los pocos objetos que se hacían con estos viejos sistemas se vendía entre la gente del lugar, y eran los propios artesanos quienes se encargaban de llevarlos a los mercados.

Poco a poco éste sistema fue cambiando. Aparecieron comerciantes que compraban los productos, y los vendían obteniendo ganancias. Para que estas fueran más jugosas, pensaron en aumentar y abaratar la producción. Los comerciantes o intermediarios daban a los artesanos el hierro, el hilo, la piel o las telas, también las herramientas, los modelos y un sueldo por su trabajo.

De esta manera, los artesanos empezaron a depender de los comerciantes, ya que éstos eran dueños del material y las herramientas.

También cambió el lugar de trabajo: los artesanos dejaron sus talleres caseros para ir, junto con otros de su oficio, a los grandes talleres que habían instalado los nuevos patronos.

A fines del siglo XVIII y principios del XIX se iniciaron grandes cambios; fueron tantos y a veces tan rápidos, que a esta etapa se le conoce como "La época de las revoluciones". La más importante fue un cambio pacífico al que se llama revolución industrial.

Esta revolución cambió la forma de producir los artículos: de la producción limitada, hecha a mano, se pasó a una gran producción hecha a máquina. Los talleres se convirtieron en grandes fábricas.

1.3.2 ¿Cómo ocurrió todo esto?

El proceso comenzó en Inglaterra, donde hubo ciertas condiciones que favorecieron los cambios.

Sus telas y su flota marítima convirtieron a Inglaterra en el mayor proveedor de textiles del mundo. Pero la India empezó a vender telas baratas en Europa, ante la competencia, los fabricantes ingleses vieron que era necesario inventar procedimientos para producir más, usando menos mano de obra. Las máquinas nacieron de la necesidad de reducir los costos y obtener mayores ganancias.

Las nuevas máquinas fueron inventadas por los artesanos ingeniosos que tenían una gran experiencia en las viejas formas de trabajo y aprovechando los de Inglaterra debido a su localización geográfica, sus habitantes se vieron en la necesidad de utilizar el mar como medio de comunicación y así se convirtieron en excelentes navegantes. Para el siglo XVI habían perfeccionado sus transportes marítimos, y contaban con barcos más pequeños y veloces de la época.

Con ellos se dedicaron al comercio: transportaban esclavos y productos.

Sus barcos ligeros asaltaban las lentas y pesadas naves españolas cargadas con productos de las colonias, y atacaban los pueblos costeros.

Gracias al comercio y la piratería, los ingleses acumularon riquezas, también descubrieron otra forma de aumentar su capital: las compañías que vendían acciones.

Gracias al comercio y la piratería, los ingleses acumularon riquezas, también descubrieron otra forma de aumentar su capital: las compañías que vendían acciones.

Una persona compraba una o varias acciones y así, con muchas aportaciones, que reunían una gran cantidad de dinero para emprender un negocio.

Con lo anterior se dio a conocer cómo Inglaterra acumuló sus grandes capitales. Veamos qué pasaba mientras con su producción. Desde fines del siglo XV producían excelentes telas de lana. Las viejas tierras de cultivo se destinaron para la cría de ganado lanar.

Debido a los descubrimientos científicos de los siglos XVII y XVIII. se desarrollo mucho más la producción.

Como esta era una época de grandes inquietudes, esos descubrimientos se aplicaron a la producción. Así, gracias a la práctica de los trabajadores y a las teorías de los sabios, se inventaron las máquinas.

Con ellas se logró que un solo hombre produjeran más de lo que hacían muchos a mano; y se remplazó la lenta y minuciosa producción artesanal. Las nuevas industrias se multiplicaron y apareció una numerosa clase social: la clase obrera.

1.3.3 Consecuencias de la Revolución Industrial.

Nuevos contrastes sociales.

Con la industria las ciudades crecieron, pero no había casas, ni agua, ni escuelas, ni hospitales para tanta gente. Los obreros, hombres, mujeres y niños vivían en pésimas condiciones y trabajaban largas jornadas de quince horas diarias y a veces más. En suma, los obreros no tenían ninguna clase de derechos. Para defenderse de estas injusticias, se unieron y formaron sindicatos.

Las diferencias sociales, que las revoluciones políticas habían tratado de borrar, volvieron a aparecer: el contraste entre la vida lujosa de los dueños de las fábricas –a los que se llama capitalista– y la pobreza de los obreros, preocupó a los escritores de la época, quienes dedicaron obras extensas para examinar este grave problema.

Otros países se industrializan.

El enorme crecimiento de la industria inglesa causó la admiración de los países vecinos, que decidieron construir máquinas y crear industrias. Emplearon ingenieros y técnicos ingleses para desarrollar sus fábricas. Francia, Bélgica, Alemania y Estados Unidos, fueron los primeros en seguir los pasos de la Gran Bretaña.

Poco a poco todas las naciones del mundo se interesaron por la industria, y transformaron sus modos de producción, su economía y sus formas de vida.

La industria creció muy aprisa, y las naciones ricas necesitaron mayor cantidad de materias primas para elaborar sus productos. Muchas veces no las tenían en su propio territorio, y las iban a buscar a países lejanos. Para abastecer sus fábricas, Inglaterra y otras naciones de Europa se fueron apoderando de zonas ricas en materias primas. Así, aparecieron nuevos imperios coloniales, es decir territorios dominados y explotados para mantener la producción industrial de un país europeo.

La colonia estaba, además, obligada a comprar los productos fabricados en el país dominante.

1.3.4. Cambian las formas de vida.

La Revolución Industrial, un cambio técnico, modificó también muchas costumbres. Hacia 1750 la mayor parte de la población vivía en el campo, dedicado a la agricultura. En el siglo XIX la población se concentró en las ciudades, dedicada a actividades relacionadas con la industria.

La producción en serie abarató el precio de muchos artículos, más gente pudo comprarlos, y mejoró su condición de vida. Por ejemplo, antes la ropa era cara y estaba hecha con materiales que se maltrataban mucho con el lavado, por eso las personas no se cambiaban con frecuencia, vestían, ropa sucia y enfermaban fácilmente.

Con la producción en serie de telas de algodón se fabricó ropa barata y lavable, la gente se comenzó a poner ropa limpia y de esta manera se redujeron las enfermedades.

El trabajo doméstico se hizo un poco más ligero gracias a la invención de lavadoras, máquinas de coser, molinos, etc. Fue entonces cuando miles de mujeres se incorporaron al trabajo industrial. Muchas niñas asistieron a la escuela al igual que los niños, algunos ocuparon empleos en tiendas, oficinas, hospitales.

Las costumbres de las familias cambiaron cuando las mujeres empezaron a dedicar gran parte de su tiempo al trabajo fuera de sus casas.

La Administración, según Wilburg Jimenez Castro:

Una ciencia compuesta de principios, técnicas y prácticas cuya aplicación en conjuntos humanos permite establecer sistemas racionales de esfuerzo cooperativo, a través de los cuales se pueden alcanzar propósitos comunes que individualmente no se pueden lograr.

En realidad en México el estudio de la Administración, se realiza desde hace poco tiempo, desgraciadamente la Administración como tal no fue apreciada en forma correcta, aunque se tenía conocimiento de ésta desde bastante tiempo atrás.

Al igual que en los Estados Unidos, las primeras escuelas de Administración surgieron gracias a las donaciones de hombres de empresas, Don Eugenio Garza Sada, inicio los cursos de administración en nuestro país llamándolos de negocios, en el Tec. de Monterrey en 1943.

Don Raúl Bailleres en el Instituto Tecnológico de México inicio su escuela de Administración de Negocios en 1947.

En 1957 la Universidad Iberoamericana estableció la carrera de Licenciado en Administración de Empresas.

La UNAM inicio la Escuela Nacional de Comercio y Administración a mediados de 1955, misma que fue aprobada por el H. Consejo Universitario en enero de 1957, iniciándose las clases en marzo del mismo año, con la denominación de Licenciado en Administrador de Empresas.

Antes de los años 70 la Administración era tan solo dirigida como una ciencia contable, y originalmente los profesores encargados de la difusión de la Administración no eran más que contadores, y como el principal campo de trabajo se encontraba en el gobierno o lo que se refiere a la burocracia, simplemente se adoptaron las técnicas expresadas por autores de procedencia socialista, entre ellos (Max Weber).

Hubo diferentes pensadores con respecto a esto, que tratando de encontrar soluciones a problemas presentados por grupos socialistas que veían en la Administración la causa de sus desgracias, claro que estos pensadores variaban sus proposiciones desde un tono utópico, hasta el más radical.

Esto es lo que se le conoce como las reacciones socialistas; claro que esto no interrumpió el desarrollo de la Administración, que aunque siendo lento, el crecimiento no dejo de darse.

Hacia el año de 1972 se busca en la Facultad de Contaduría y Administración de la U.N.A.M disminuir el énfasis en materias de carácter contable y jurídico, para impulsar áreas funcionales como comercialización, producción, matemáticas, finanzas y recursos humanos.

En 1975 la Facultad volvió a formar profesionistas con un sistema general, con la variable de incluir más matemáticas, sociología y psicología al plan de estudios e incluir al alumno en dos materias optativas en los últimos semestres de su carrera, para permitir una especialización.

El centro de Informática de la Facultad fue creado en 1974 como equipo básico para el servicio al alumno.

Después de la implementación en la Universidad Nacional se buscó la manera de extender los planes de estudio a otras universidades y colegios del país, sin embargo se vio la necesidad de elaborar programas según las necesidades de cada región del país.

Por lo anterior se denota que no es recomendable adoptar un solo plan de estudios a nivel nacional, como por ejemplo, las necesidades reales de conocimiento de las áreas metropolitanas de Monterrey, Guadalajara y ciudad de México son muy diferentes a las de Oaxaca, Colima y Nayarit.

CAPÍTULO 2

EXCELENCIA ADMINISTRATIVA.

La excelencia es considerada como la forma de obrar de la manera más eficiente para lograr un objetivo, buscar siempre el hacer un trabajo excelente en todo lo que una o varias personas se proponen.

2.1.1 Excelencia empresarial en la Administración.

El hombre ha aplicado la Administración de modo consciente e inconsciente como lo muestran infinidad de hechos históricos que desde sus orígenes, tuvo la necesidad de organizarse para alcanzar algún objetivo en particular; desde el hecho de vivir en grupo y desarrollarse de esa forma para protegerse del medio ambiente.

A la Administración empírica se le denomina acto administrativo. Es definido como la coordinación del esfuerzo para alcanzar un objetivo. La forma fundamental para coordinar un grupo, es el crear dentro de éste grupo, un individuo capaz de responder a la responsabilidad de dirigir los objetivos del grupo y así tener la capacidad de dividir las actividades entre los integrantes de su comunidad.

Básicamente desde el origen de la Administración se tiene la aparición de "líderes empresariales naturales", llamados así teóricamente puesto que los impulsos de éste tipo de líderes tienen en su haber la superación, y excelencia, estos se fueron perfeccionando gradualmente por su tipo de vida, relaciones sociales, tipo de educación familiar y escolar a la que fue expuesto.

Otro factor importante que interviene en la formación de un líder nato, son los obstáculos o problemas a los que fue expuesto, sus razones para superarlos y la forma en que lo hace. Convirtiéndose así en un individuo que comienza a darse cuenta de que con sus propios medios puede realizar lo que desee.

Desde sus orígenes el hombre, por una infinidad de hechos históricos ha demostrado la aplicación de la Administración, en el intento por alcanzar los objetivos que se ha planteado.

Esto se define como la coordinación del esfuerzo humano, por alcanzar un objetivo común; ya que el hombre vive y se desarrolla en grupos, es indispensable la existencia de uno o varios líderes, y que éste o éstos otorguen la coordinación necesaria para lograr sus metas, que en un principio era el protegerse del medio ambiente primitivo (sobrevivir).

El conocimiento de la historia muestra que desde sus principios el hombre, tuvo la necesidad de recolectar alimentos, cazar, pescar o el simple hecho de mover una roca; así fue como la ayuda mutua entre los individuos se convirtió en una necesidad básica (organización).

En ese momento fue cuando aparecieron los líderes como individuos necesarios para dirigir las operaciones.

En un pasaje de la Biblia (Exodo 18:13-26) se encuentran muestras de recomendaciones administrativas de Jetro a Moisés para la organización de su pueblo, con esas recomendaciones se le dio el conocimiento para que pudiera encontrar y capacitar líderes, para poder manejar más y más gente, y así solo se ocuparía él de las representaciones más importantes en las cuales mostrar sus ideas.

No existe duda de que la ideología de triunfador juega un papel importante en las teorías administrativas, y claro que al influir en estas, también afecta en forma importante el modo operandi de la producción.

Sin embargo, cuando se comenzó a teorizar la Administración como coordinación de un grupo de individuos, se basó inicialmente en el crecimiento del desarrollo industrial.

Durante la revolución industrial, aunque los descubrimientos fabriles fueron indispensables, como la máquina de vapor, la formación de talleres, etc. Lo más valioso fue el cambio de actitud. El cambio de valores éticos, la fuerte iniciativa de algunos individuos en construir y aprovechar sus conocimientos para éste fin.

Aunque no había sido desarrollado el conocimiento del liderazgo como tal, comenzó a abrirse camino en 1881 teniendo su vértice de acoplamiento en 1908 aun en estos años, no se utilizaba una integración del principio de liderazgo a los integrantes o alumnos de las escuelas de Administración.

Al parecer que no se ha hablado de excelencia en realidad, al hablar de liderazgo y el nacimiento de éste tipo de conducta, es dar a conocer el principal motivo por el cuál surgió la excelencia, los líderes en sí son los que han presionado a las empresas a dar el mejor servicio o producto, impulsando para esto la creación de técnicas y herramientas.

Estas técnicas y herramientas aparte de ser dirigidas hacia el mejoramiento de los productos y servicios que brindan las compañías, también son enfocadas a la superación del hombre y su medio ambiente.

Para crear mejores hombres y capacidades, es por lo que la excelencia se ha dedicado a cambiar la mentalidad de las personas, para tratar de impulsarlas buscar nuevos objetivos constantemente y a descubrir lo que son capaces de hacer.

2.1.2 Excelencia y productividad en las Empresas.

En estos tiempos donde es importante ponerse a la vanguardia es fundamental darse cuenta de las necesidades de las empresa, y sobre todo denotar el aspecto estimulante que es una de los fallas difíciles de notar, y tratar de solucionar.

Después del fracaso del comunismo, los cambios han sido cada vez más rápidos, y lo más importante es, prepararse para los tiempos de cambio que no nos esperan, ya están aquí.

Así es como las empresas ya existentes y las que están a punto de abrirse deben tener dentro de sus fines, adaptarse a la rapidez con la que el mundo está cambiando, y deben tomar muy en cuenta la modernización de sus técnicas, tanto en el aspecto productivo como en el estimulante de los integrantes que componen la misma.

“El nuevo mundo se ha dividido en dos grandes grupos, rápidos y lentos, ésta era, nos exige la actitud de ser optimistas, y estar listos para entrar a la nueva competencia, que es velocidad pura”.³

³Conferencia. Nov. 94 Comejo, Miguel Angel.

Para concebir una empresa con mentalidad triunfadora lo principal a lo que debe dedicarse esta empresa es a conseguir líderes para adaptar o forzar a sus administradores a obtener una mentalidad positiva.

Uno de los principales líderes empresariales y primeros en la aplicación de la excelencia, con mentalidad triunfadora, fue el creador y fundador de la empresa IBM, que en estos momentos, es la principal productora de sistemas de software y hardware en el mundo.

Watson fundador de IBM, tomó como propuesta para las generaciones futuras, "Los seres humanos con alta estima construirán empresas triunfadoras".

El ser humano con un alta estima, es capaz de afrontar los problemas y buscar soluciones de la forma, más efectiva. Para este propósito debe utilizar su principal habilidad; el probarse así mismo y a los demás en su entorno, de lo que es capaz de hacer.

Lo principal en la existencia de un hombre, es el de formarse deseos que son los que lo moverán voluntariamente a hacer algo para conseguirlo.

2.1.3 Excelencia y Liderazgo.

Dentro de la excelencia administrativa, que se compone básicamente de una serie de estrategias y herramientas que ayudan al alcance de un objetivo antes planteado. Se deriva la necesidad de preparar personal que impulse el manejo adecuado de los parámetros que dicta la excelencia dentro de una empresa, el máximo aprovechamiento del personal y sistemas productivos con los que estos cuenten.

Es importante destacar que este tipo de individuos no fácilmente se encuentra, regularmente a lo que se le llama un líder se le debe brindar una clase especial de capacitación. Existen individuos que en forma natural se hacen líderes, también es posible formarlos por medio de la correcta capacitación.

Aunque existen individuos que poseen la habilidad de manera natural y buscan la excelencia por si mismos existen otros que no. Por esto es por lo que al hablar de excelencia se le da un énfasis especial la creación de líderes.

2.2
TÉCNICAS Y PROCEDIMIENTOS DE
EXCELENCIA.

En este capítulo se mostrará cuáles son las más factibles técnicas que se pueden utilizar para lograr la excelencia dentro de una empresa, claro que la aplicación de éstas puede variar dependiendo de lo que se desea o la empresa en la que se puede aplicar.

Hacia el año 2000 es una técnica basada en planeaciones que se han llevado a cabo y que han tenido resultados satisfactorios. Sobre todo tomando en cuenta el desarrollo humano, de conformación empírica, aplicando la excelencia, y de la misma forma introduce por medio de la planeación una forma colateral de lo que es la administración por objetivos.

También se mostrará la Administración por Objetivos, ya que ésta por su diversidad de aplicaciones, es una forma clara de aplicar la excelencia a cualquier tipo de empresa a la que se desee implementar

El único inconveniente, es la falta de interés que le presenta a la relación humana y su desarrollo, ya sea en grupo, o individualmente.

Así pues es una forma de aplicar en una empresa la excelencia, siendo los pasos que presenta indispensables para la aplicación de metas o fines que se deben presentar en cualquier empresa.

2.2.1 Hacia el año 2000

Una nueva visión de negocios Planeación Estratégica para la Calidad de Vida. Por: José Salazar Cámara

Las empresas que deseen llegar con éxito al próximo siglo tienen, y deben administrarse con una nueva visión de negocios. Esta nueva visión la llamamos Administrar por Calidad Total.

La Administración por Calidad Total (APC), como su nombre lo indica, es una función directiva, por lo que se soporta en la planeación. La APC es una estrategia para la competitividad, por lo que es indispensable que se geste en el nivel directivo.

La administración por calidad tiene cuatro etapas fundamentales:

1.- Planeación y Diseño.

En esta primera etapa el equipo directivo se sensibiliza y conoce la información de calidad y revisa los aspectos básicos de la planeación estratégica.

Entre otras cosas debe definir la misión de la empresa, la visión a tres - cinco años, el propósito que se tiene para implementar APC en la empresa, esclarecer los valores de la empresa, la política de calidad, los fundamentos de calidad que se aplicarán, las estrategias organizacionales, el modelo de calidad, la estructura para la calidad y desarrollar el Plan Maestro de Calidad.

Esta etapa es la plataforma desde donde parte el proceso de calidad de la empresa: el nuevo camino. En esta etapa el equipo directivo se compromete a liderar el proceso de calidad; éste compromiso es la base del éxito del proceso; sin éste compromiso, el proceso de calidad puede nacer y abortar al poco tiempo.

Aun con el compromiso directivo, es necesario que los líderes cuiden fervorosamente el crecimiento y desarrollo del proceso y el cumplimiento de las acciones y logro de las estrategias.

2.- Educación.

En ésta segunda etapa el equipo directivo debe seleccionar a sus agentes de cambio; entre los empleados debe invitar a aquellos que pueden ayudarlo a aplicar e implantar esta nueva visión, ésta nueva forma de hacer las cosas.

Estos agentes de cambio deberán ser el equivalente a un 3 - 5 % de la plantilla de personal. Y al mismo tiempo son los que transmitirán en la práctica el Plan Maestro de Calidad y la educación para la mejora continua.

Realmente estos agentes de cambio son también el medio por donde inician los equipos de mejora y luego se da la generalización de los mismos a lo largo y ancho de la empresa y apoyarán al equipo directivo en la transmisión de la política de calidad, la visión, los valores, etc.

Es importante señalar, que la política de calidad y los valores deberán transmitirse, principalmente, con el ejemplo y con la congruencia en la actuación de todos los directivos y de los agentes de cambio.

La educación en calidad es la forma en la que se estandarizará la manera de analizar los procesos en la empresa, de controlar los procesos y de optimizarlos, teniendo la participación de todo el personal.

Esta educación en calidad debe estar integrada por el QUÉ y CÓMO se aplica y desarrolla la calidad. Esta educación debe preceder al nacimiento de los equipos de calidad, que son los equipos de acción correctiva y de mejoramiento de la calidad. En esta segunda etapa se difunde y educa a todo el personal en valores y creencias de la empresa, principios de calidad, análisis de procesos, técnicas y herramientas de calidad, acciones correctivas y preventivas de mejora, trabajo por metas y un lenguaje común.

3.- Desarrollo Humano.

La calidad radica en el Hombre que hace la calidad. Por lo tanto para poder tener éxito en la implementación de la APC, es vital fincar el esfuerzo de la educación como de los apoyos, en ayudar a formar y crecer al Hombre.

Mientras más crecimiento interior y exterior del Hombre logremos, el camino de la calidad es más viable y factible. La educación en calidad tiene significado de valor precisamente cuando el Hombre la hace propia, como su norma de trabajo, como su herramienta de trabajo.

Para lograr esto, el Hombre debe desear y querer ser calidad; debe querer y saber trabajar en equipo; debe desear, aceptar y entusiasmarse que los demás logren éxito y debe entender que el éxito de uno, es el éxito de todos.

En esta etapa se ayuda al Hombre a desarrollarse, principalmente en sus actitudes, en su liderazgo, en trabajar en equipo, en manejar conflictos, en solucionar problemas. Esta etapa debe aplicarse a toda la organización.

4.- Certificación en el puesto.

Para lograr calidad en los procesos, es indispensable que cada empleado y obrero, conozcan y ejecuten a nivel de experto, su trabajo. La certificación en el puesto es básica y fundamental en la APC. El área de capacitación de la empresa tiene que realizar un esfuerzo en apoyo a cada puesto, departamento y división para que toda la organización se certifique en su puesto.

La capacitación debe orientarse al desarrollo de habilidades y al conocimiento preciso de los procesos, para que cada quien pueda operarlos correctamente, sin errores, al grado de que cada quien sea experto en lo que hace.

Para implementar APC hay un orden inicial: Lo primero es lo primero. La planeación, el diseño, es lo primero. Luego las otras tres etapas pueden ir en paralelo, al mismo tiempo si se quiere o en etapas, según lo indique el diseño.

El año 2000 está demasiado cerca. Si se desea entrar a éste nuevo siglo con éxito, se debe dar cuenta que el entorno ha cambiado, que la competencia ha cambiado, que la administración ha cambiado, que la misma gente ha cambiado.

Se debe preparar para ser una organización de éxito, de mayor éxito. Recordemos las sabias palabras de George Land: Crecer o morir. Las empresas solamente tienen esa opción: Crecer o morir. Decidamos por nuestro futuro.

2.2.2 Administración por Objetivos.

Peter F. Drucker, asesor y prolífico administrador, que popularizó el término de Administración por Objetivos, el cual poco a poco fue convirtiéndose en una filosofía de regular aplicación.

Los objetivos dentro de la administración son necesarios en cualquier área donde el desempeño y los resultados afectan de modo directo y vital, la supervivencia y prosperidad de la empresa. Vale la pena mencionar que no tuvo la intención de descubrir algo nuevo, sino que insiste en que los objetivos se tengan muy presentes dentro de la Administración

Siendo las principales metas de la Administración por objetivos:

- Planeación.
- Control.
- Evaluación.

Los puntos anteriores se basan en el concepto del trabajo de la Administración, análisis de las necesidades específicas del grupo de Dirección y los obstáculos a los cuales se enfrenta.

La Administración por Objetivos se basa en un concepto de la acción, la conducta y la motivación humana; pudiéndose esta aplicar a cualquier equipo de trabajo, independientemente de su nivel, y a cualquier organización sin importar el tamaño.

Así es como dentro de la excelencia y la motivación, aunque es indiscutible denotar que los únicos responsables de nuestra motivación somos nosotros mismos, la Administración por Objetivos resulta un instrumento de aplicación bastante efectivo, para conocer los resultados de la meta a la que la estamos aplicando y si es que se quiere llegar a la excelencia, como se está desarrollando.

Ya que la excelencia es un cambio a largo plazo es importante delimitarlo por varios propósitos o metas parciales.

La Administración por Objetivos y el autocontrol es un lema, más que una técnica e incluso más que una política. Por así decirlo es un principio fundamental.

La Administración por Objetivos es un proceso de cinco fases, según Paul Mali, las siguientes son determinantes.

Decir que la Administración por Objetivos es esencialmente un trámite de cinco fases, no excluye las numerosas etapas adicionales requeridas para llevar a cabo el procesamiento.

Estas etapas adicionales quedan contenidas en una u otra de las fases siguientes, que son las principales:

- Buscar el objetivo.
- Determinar el objetivo.
- Justificar el valor del objetivo.
- Implantar el objetivo.
- Controlar el objetivo e informar acerca del estado que guarde.

Todas las fases se relacionan entre sí en orden consecutivo, para que el procedimiento tenga su ciclo de principio a fin. Pueden engendrarse ciclos que se repitan, que harán un proceso intermitente.

Buscar el objetivo. Esto se inicia identificando de manera deliberada y sistemática los resultados que requiere alcanzar la empresa o el organismo para su supervivencia.

Se evalúa el grado en que puedan utilizarse, así como su rendimiento comparado con el de otros organismos. Se precisan cuales son los sectores en que potencialmente se considere que están contenidos objetivos aprovechables, tales como los servicios profesionales, mercados de productos, nuevas instalaciones, etc.

Se formula la lista de los objetivos que ofrecen atractivo y de las necesidades potenciales.

Determinación del objetivo. El amplio campo de acción de metas potenciales utilizables en la fase asientan la base para adoptar y determinar el objetivo. Este proceso de la determinación hace que queden involucrados en el equipo de gerentes y sus recursos, hasta que se haga una exposición formal del objetivo. La determinación de los objetivos es el trámite oficial para vincular los recursos del organismo con el compromiso contraído por las personas de quienes se espera que obtengan los resultados.

Justificación de los objetivos. La exposición oficial de los objetivos, desarrollada en la fase dos queda sometida al procedimiento de justificación. El procedimiento de justificación del objetivo convierte la exposición del objetivo en la manifestación del compromiso contraído.

Un procedimiento así hace bajar o subir el grado de confianza, así como el riesgo y la probabilidad de que se lleve a cabo o no a efecto la operación.

Implantación del objetivo. Una vez que se ha formulado la manifestación justificada del compromiso como resultado de la fase tres, se formula un sistema de motivaciones. En esta etapa se forma la estrategia de implantación para llegar a la meta. Esto exigirá en el profesional un enfoque más deliberado para fines de motivaciones, adiestramiento y persuasión.

Control del objetivo e información acerca del estado que guarde. Se basa en el principio de que solo es valorar los progresos en función de aquello hacia lo cual se desea progresar. En esta fase se sitúan todos los trabajos en un programa de fechas para poder medir la situación en que se halle la operación en todo momento, así como los progresos realizados para alcanzar el objetivo. En éste proceso de control y información se descubren las desviaciones, para corregirlas.

Resultados de la fase cinco. Información del estado que guarda el estado de fechas respecto de las metas establecidas. Para esta etapa habrá que esperar a que las anteriores etapas se hallan completado.

Por lo que vimos en lo anterior la Administración por Objetivos es una especie de doctrina basada en (Calidad Total Cero Errores). Y aunque su aplicación siempre se considera beneficiosa tiene la desventaja de aplicarse fríamente sin tomar en cuenta el factor humano, que en éste caso sería indispensable ya que también se trata del impulso y motivaciones en individuos o en grupo.

Siendo nuestro principal objetivo, el lograr objetivos aunque motivando sería lo correcto, en caso de elegir la Administración por Objetivos como herramienta de trabajo para nuestros propósitos, el aplicar también un diseño creado para manejar el factor humano.

2.2.3 El Proceso de Optimización Permanente.

El P.O.P., Proceso de Optimización Permanente, considerado como el acceso gradual a la excelencia, es considerado como una de las nuevas armas o herramienta clave para la utilización de la excelencia, ya que este sistema detecta la presencia de fallas, aunque estas sean menores o positivas, pero que de alguna forma afectan las operaciones de la empresa para llegar a una completa excelencia.

Por lo que vemos éste sistema está dedicado terminantemente a acabar con las fallas en su totalidad accediendo a esto en forma gradual, dividiendo las tareas en escalones. Por supuesto, está herramienta prevé también la forma de abordar la solución de las falencias detectadas.

El primer escalón, lo componen las fallas descubiertas, es decir aquellas que el cliente ha detectado.

El segundo escalón son las fallas encubiertas, estas son aquellas que aunque existen realmente, no alcanzan a llegar al cliente.

El tercer escalón son las fallas latentes, que centran la atención en aquello que esta bien más sin embargo puede descomponerse. Esto es la prevención el asegurar y apuntalar aquello que está bien, para que así se mantenga.

El cuarto escalón y último lo constituyen las fallas positivas, aquellas que de subsanarse significan un avance a la situación del momento. Aquello que está funcionando bien, pero que por alguna razón puede modificarse que lo perfeccione.

Básicamente tres son los campos consecutivos que componen el Proceso de Optimización Permanente:

- 1- Detección de fallas.
- 2- Centralización de fallas.
- 3- Resolución de fallas.

Claro que la optimización por esta herramienta se logra también falencias que puedan provenir de los proveedores, de la empresa misma y de los clientes.

Tanto esta herramienta como las dos anteriores, Hacia el año 2000 y Administración por Objetivos son acondicionadas para actuar en cualquier tipo de organización, sin importar su tamaño, su especialidad y el momento en que se quieran implementar, siempre y cuando todos los componentes humanos y sistemáticos de la empresa estén enfocados en el mejoramiento de la organización.

Obviamente no es posible aplicar varios sistemas o herramientas al mismo tiempo en una organización por lo cual personalmente para la problemática que se nos presenta se utilizará el sistema de Hacia el año 2000 por presumible adaptación que esta presenta para lo que necesitamos.

2.3
LA MOTIVACIÓN COMO TÉCNICA.

En estos tiempos de cambio, de apertura comercial; La audacia es imperativa, se debe concentrar y hacer una lista de sus deseos, darse cuenta de cuales son sus metas y como se deben alcanzar, hay que arrepentirse de lo que se hace, pero no de lo que no se hace.

La automotivación es un blanco móvil, que se debe encontrar y darle en el centro; los líderes no podemos ser buenos un día y malos otros, hay que ser buenos siempre y con todo el mundo.

La nueva competencia, la nueva era, "exige", recuerda que no volverán a haber años fáciles; esos años se acabaron, hay que aprender a ser optimista, es un camino que no tiene regreso.

Según el escritor Erick From; nos habla de porque el hombre no ama, no desea y no busca hacer las cosas. La respuesta a esto según él es porque "el hombre esta dormido; despierta, libérate, desea, debes aprender a contemplar la creación. Sé el principal protagonista de tu vida. Extremos", "ser o no ser".⁴

Una persona que desea triunfar dentro de sus factores básicos debe considerar el adherirse a una empresa triunfadora, la cual le mostrara los caminos más rápidos para ubicarse en el camino de la excelencia.

Dentro de las empresas con éxito se llevan a cabo capacitaciones y otras prestaciones referentes a la superación del individuo que integra sus filas.

La importancia de aprovechar la integración a una empresa exitosa consiste en el posible cambio de actitud en el individuo, ya que al ser parte de una organización exitosa, la misma organización convertirá al individuo, en una persona exitosa.

Otra forma radical de que el individuo se convierta en un triunfador, es el aceptar el reto de unirse a una industria que no se encuentre en una buena situación administrativa, y así poder destacar y hacer que la empresa de un giro y obtenga el éxito del cual tenía necesidad.

Una oportunidad como la anterior mencionada debe ser aprovechada para convertirse en un líder, sólo recuerda que a un líder se le perdona todo, menos el que se equivoque.

La motivación llamada también voluntad es indispensable en cualquier negocio, en sus altos ejecutivos, eso produce normalmente un esfuerzo organizado para desarrollar procesos de dirección efectivos, pues como dice el refrán: “donde hay voluntad, hay método”.

La voluntad directiva, no es sinónimo de voluntad triunfadora, en realidad en todas las compañías se encuentran a nivel gerencia personas que se pueden considerar triunfadoras, más sin embargo, aunque los encargados de llevar a cabo la dirección de una empresa tienen en su pensamiento tan solo su superación personal.

Por lo anterior, se vuelve indispensable provocar en los directivos y en todos los integrantes de la compañía la voluntad de crear y mejorar para mejoramiento su persona y de toda la compañía, es importante dar a conocer a los empleados los resultados de su trabajo, lo relevante que es su participación en el desarrollo de los proyectos.

La voluntad directiva, sin embargo, no es sinónimo de voluntad triunfadora. El deseo de ver triunfar a sus empresas es casi universal entre los jefes ejecutivos y altos directivos, esto es por que, aunque los altos directivos pongan mucho esmero en su trabajo, realicen jugadas competitivas, toma de decisiones brillantes y direcciones efectivas de campaña, el hecho es que ningún directivo trabaja solo.

En si las empresa depende del trabajo de toda su comunidad, y de nada sirve el que el jefe este motivado y los demás no. En la mayoría de las ocasiones, los trabajadores o subordinados se limitan únicamente a recibir instrucciones y seguirlas, ya aunque los resultados son relativamente buenos, en ocasiones comparados con los de los competidores, su éxito, no es espectacular.

Por lo cual aunque muchas empresas no se han visto en la necesidad de impulsar la motivación o voluntad en forma general en sus centros de trabajo, pronto lo tendrán que hacer, así que además de la mentalidad triunfadora, deben adoptar la firme resolución de dirigir aplicando motivación a su personal, para que mejore su desempeño, y no solamente sea dirigido en forma limitada por el.

2.4
PARADIGMAS.

¿Qué es un **Paradigma**? Según el diccionario, Paradigma, se muestra como un patrón o modelo aunque esta definición es correcta es bastante limitante, se aboca simplemente a definir la acción que representa un Paradigma.

A continuación se tratará de demostrar que en realidad un Paradigma es un establecimiento de limitaciones de pensamiento por lo cual las personas crean una negación del poder hacer las cosas.

En cualquier compañía hay ocasiones en que se solicita la colaboración de grupos de asesoría o staff, tomando en cuenta que la intervención de estos grupos, es una fuente de nuevas ideas; ideas que en muchas ocasiones son revolucionarias y significan un cambio.

Pero que sucede con estas ideas; cuando el cambio al que se refieren son mínimas, en su mayoría son aplicadas y observadas para comparar el resultado que tengan, con los resultados obtenidos con el sistema anterior.

Sin embargo las ideas que requieren grandes cambios, inmediatamente se enfrentan a los ejecutivos o al personal de la compañía estos desafortunadamente no aceptan tan fácilmente las nuevas ideas, consideran que la manera en que ellos han trabajado es posiblemente la mejor, y se hacen las siguientes preguntas:

¿ En realidad no conocen nuestra manera de trabajar?

¿Cómo saber si esa idea funcionará?

¿ Tenemos éxito, por que hacemos las cosas a nuestro modo?

El ejemplo más claro de lo que es un Paradigma son las preguntas anteriores y por medio de estas nos podemos dar idea de la reacción contraria que puede tener la gente a las nuevas ideas.

En la mayoría de los casos como se ha denotado, tanto dentro de una empresa como en la vida misma, siempre existe una resistencia al cambio, claro que en una compañía, como en la vida misma el sistema que se ha llevado, puede ser exitoso, pero esto no asegura que va ha seguir con el mismo éxito en el futuro, ya que el mundo y sus necesidades son ahora más cambiantes que antes, por lo tanto no es recomendable aferrarse a una forma de trabajo, puede ser muy cómodo, pero al mismo tiempo, muy peligroso.

2.4.1 Efecto Paradigma.

Siempre es fácil decir “no” a una nueva idea, pero porqué pasa esto. El Efecto Paradigma se puede interpretar como una serie de filtros que seleccionan los datos que llegan a la mente de las personas, esto en muchas ocasiones distorsiona las ideas, así al momento de ser presentadas parecen no factibles.

Un ejemplo claro de lo que puede ser un Paradigma, es el que se presenta en Nueva York donde cientos o miles de personas se reúnen para competir en un Maratón de 42 kilómetros, lo más común entre ellos es pensar que pueden llegar a correr esa distancia, sin embargo, si se les preguntara la posibilidad de que corrieran una distancia de 100 kilómetros, la mayoría de las respuestas serian negativas, haciendo notar que es posible caminar 100 kilómetros, pero correr, no es atléticamente posible.

Al contrario de lo que sucede en Nueva York, si nos enfocamos en algún integrante de los grupos étnicos Tarahumaras en México, nos daríamos cuenta que entre ellos el correr 100 kilómetros inclusive diario. Lo que sucede es que entre ellos el correr en lugar de caminar es de lo más normal, a cualquier lugar hacia donde se dirigen, lo hacen corriendo.

Otro ejemplo claro de lo que es un Paradigma, es la negación de la gente que utiliza bicicleta a aceptar en su vida diaria otro tipo de asiento para ésta diferente al que se ha conocido; aunque éste sea incomodo para la mayoría de las personas.

Joe Baker junto con otros ingenieros se dedicaron a la creación de un asiento de bicicleta, con mejor confort al sentarse; a diferencia del diseño que hasta ahora utilizado, que fue creado con la idea de una montura como la utilizada para la monta de caballos, a diferencia del asiento diseñado por Joe Baker y compañía, que esta pensado en la fisiología del ser humano para que este sea lo más cómodo posible para el ser humano.

Un Efecto Paradigma que ha sido trascendental en la historia moderna, es la transformación que se dio en Japón en las tres últimas décadas.

Durante los años sesenta, los productos japoneses eran conocidos y considerados como:

--Basura.

--Baratos.

--Mala calidad.

--Copias o imitaciones.

--Deprimente tecnología.

En general, los adjetivos anteriores, hacían aparecer a Japón como un país tercermundista, al que difícilmente se le brindaría el desarrollo y el mejoramiento de sus productos y tecnología.

Sin embargo las cosas han cambiado, Japón paso de ser un país al que no se le veían ningún tipo de participación en el mercado mundial, gracias a la introducción de Ed Deming en la sociedad mercantil japonesa.

Ed Deming, logró crear y desarrollar sistemas con aplicación, para una producción sin defectos, basados en una directiva participativa, conocida en nuestros tiempos como directiva japonesa. Y la cual es reconocida por:

- Alta tecnología.
- Excelente calidad.
- Innovación.
- Liderazgo.
- Productos caros.

Así fue como la directiva japonesa actúo frente a un Paradigma, se dio cuenta que la regla era comenzar de cero, y los éxitos y fracasos anteriores no significan nada.

La ventaja de Japón es el haber aprovechado los cambios, el haber adoptado Paradigmas que por otros países rechazaron, por ejemplo:

Hasta 1968 Suiza dominaba el mercado mundial en la producción de relojes, teniendo el 80% de las ganancias mundiales en ese rubro.

Los suizos tuvieron que enfrentarse a un Paradigma que fue creado en sus propios laboratorios de relojería; el (reloj de cuarzo), totalmente novedoso, electrónico y mil veces más exacto que el reloj de maquinaria tradicional, sin embargo de tal tamaño fue el Paradigma, que no fue aceptado, y la idea rechazada; y tan seguros estaban de lo absurdo de la idea, que ni siquiera protegieron la patente.

Aprovechando esto Texas Instrument y Seiko adoptaron la idea, la desarrollaron y gracias a ello ahora se encuentran a al vanguardia de los relojes digitales en el mundo.

Mientras que estas compañías se hacían cada vez más grandes Suiza perdió en los últimos 10 años un 10% de su producción para el extranjero, creando esto un total de 50,000 desempleados.

Resulta que ni el mejor relojero, puede detener el tiempo.

Si lo que se desea, es el realizar juicios certeros para el futuro, ya sea en nuestra persona o dentro de una empresa, debemos darnos cuenta de nuestros propios Paradigmas.

Y lo importante es tomar en cuenta las características básicas de los Paradigmas:

- Son comunes.
- Son útiles, (que es importante y que no lo es).
- La única manera de hacer algo.

2.4.2 Parálisis Paradigmática.

Parálisis Paradigmática, se refiere a aquel que dice que no se puede hacer, es simplemente un efecto de pensamiento, influido por la sociedad, y a este elemento se le debe hacer a un lado, no debe estorbar en el camino de los que piensan que si se puede hacer.

“Se debe ser valiente para darse cuenta de que lo que parece imposible hoy en día, pueda ser la norma del mañana, pese a la ayuda que necesite”.⁵

⁵ Joe Baker, Videoteca. General Motors. 75668.1993

CAPÍTULO 3 TRÁNSITO VEHICULAR.

3.1
LA PROBLEMÁTICA DE EL TRÁNSITO
VEHICULAR EN EL D.F. Y LAS
PROPUESTAS.

3.1.1 Problemática en el Distrito Federal.

En la Ciudad de México durante muchos años, se ha descuidado de muchas formas, la aplicación correcta del reglamento de tránsito; desafortunadamente las condiciones de circulación de vehículos automotores en el Distrito Federal han ido cambiando, y por lo cual las necesidades de reglamentación también.

El problema trascendental es que dentro de la reglamentación que se sigue en el Distrito Federal, para moderar el tráfico automotor, no existen reformas que vayan a la velocidad adecuada, junto con los problemas que van surgiendo.

El estacionamiento de vehículos en lugares prohibidos es, si no es más grande de los problemas es uno de los cuales a los que se les debe poner más atención para resolver la problemática de tránsito en el Distrito Federal.

Por otra parte también los estacionamientos entran en la problemática vial del Distrito Federal como más adelante se mostrará. Y como parte de las reformas que deben hacerse a los artículos del reglamento de tránsito se deben contemplar facilidades para las personas que desean utilizar bicicletas o vehículo semejante.

Estos son en si tan solo algunos de los problemas a los que se enfrenta el Distrito Federal con respecto al tránsito vehicular, ya que no es posible mostrar todos como la corrupción o problemas administrativos y así como estos existen muchos que no se muestran fácilmente, van surgiendo y hay que ir identificándolos denotando al mismo tiempo cuales serían las posibles soluciones.

3.1.2 El estacionamiento prohibido de vehículos.

Uno de los principales problemas, si no el más importante a los que se enfrentan los individuos que conducen autos en el Distrito Federal, es el conflicto ocasionado por vehículos estacionados en lugares donde no es debido.

Como ejemplo de lo anterior los carriles derechos de avenidas principales, dar nombres de las avenidas que contienen éste problema sería mencionar a todas las avenidas de las que se compone el Distrito Federal, aun siendo avenidas localizadas en el centro de la ciudad, que aunque debido a su estreches y las grandes cantidades de vehículos que por estas circulan, sería un crimen el que en estas apareciera este problema, si aparece y en gran cantidad.

El estacionamiento prohibido parcial. El estacionamiento de vehículos en lugares prohibidos en el Distrito Federal se puede dividir en dos, los vehículos que se estacionan de manera parcial (o sea por poco tiempo) dentro de estos vehículos los que incurren con mayor facilidad o descaro en este tipo de falta son los autos de alquiler o taxis que en las avenidas más transitadas detienen sus autos en espera de poder conseguir pasaje.

Claro que no solo los taxistas son los que incurren en este tipo de faltas, sino que también los autos particulares, al esperar a que alguna persona acompañante del conductor o el mismo conductor realice alguna actividad, como en las entradas y salidas de las escuelas o reciba o deje algún producto,.

El estacionamiento prohibido total. En muchos de los casos los vehículos antes mencionados incurren en lo que se puede llamar un estacionamiento total, éste tipo de faltas es ocasionado en su mayoría por vehículos de particulares que por tener los conductores de estos autos su negocio sobre la avenida, estacionan su auto en el frente de su negocio por comodidad y seguridad propia.

Aunque se entiende la necesidad de observar el auto propio como en el caso anterior es indispensable denotar que este tipo de acciones crea más problemas de los que soluciona, ya que aunque de alguna manera es un beneficio individual, aparte de ser una falta, afecta de forma importante en el aspecto general.

Este es en si un problema ya de tradición, como de educación, la gente ya está acostumbrada a estacionarse casi donde se le antoja sin recibir, ningún castigo por ello e inclusive existen oficiales de tránsito que ayudan en forma de señales, a que el conductor estacione su auto y por medio de una pequeña cooperación hasta se lo cuidan.

Lo anterior sucede con mucha frecuencia en lugares como en el frente de los bancos, en centros comerciales con estacionamiento pequeño o carentes del mismo, o aunque si haya lugar dentro del estacionamiento la gente con tal de no pagar el estacionamiento deja su auto en las afueras, donde un oficial de tránsito u otra persona cuida su auto; lo que es increíble es que este tipo de conductas también se encuentra en las afueras de las Delegaciones

3.1.3 Propuestas para eliminar el estacionamiento prohibido.

Aunque de las siguientes recomendaciones muchas, ya están en vigencia y dentro del reglamento de tránsito, su aplicación no ha sido la adecuada o necesitan de refuerzos para su mejor aplicación

Después de las observaciones que se realizaron para determinar, cuales son los principales obstáculos a los que se enfrenta, la circulación de vehículos automotores en el Distrito Federal; se descubrió que dentro de los principales problemas, uno de los más destacados fue el estacionamiento de los autos en lugares prohibidos.

Para éste problema a continuación se presentan propuestas y modificaciones al reglamento de tránsito, que puedan ayudar a resolver el principal objetivo que es el de mejorar la circulación de vehículos en el Distrito Federal, y eliminar de alguna manera el estacionamiento en lugares prohibidos.

Se debe implementar una rigurosa infracción a los autos estacionados en las avenidas principales, las multas deben ser de un mínimo de tres (3) días de salario mínimo, haciendo un incremento en la tarifa según el número de ejes del vehículo que está cometiendo la violación.

- Las multas a los autos deben ser aun con la presencia del conductor o personas dentro del vehículo.

- Las infracciones deben ser acumulables cada quince (15) minutos, aunque es poco tiempo la multa es no es muy cuantiosa.

- Estas multas podrán ser aplicables también a los autos de alquiler a los cuales se les deberá incrementar la multa en un treinta por ciento (30%). (Incluyendo taxis, microbuses, camionetas o camiones dedicados al transporte de personas).

- Los vehículos utilizados para el transporte de carga que se sorprenda violando la disposición de no estacionarse deberán solventar una multa mayor en un cuarenta por ciento (40%) mayor a la que solventa un automovilista privado (dependiendo del número de los ejes).

- El diez por ciento (10%) de lo recaudado en infracciones debe ser otorgado al oficial que las impuso, con lo cual se motivara al oficial a realizar su trabajo correctamente.

- La aplicación de las multas quedará a criterio del oficial, claro que de no ejercer correctamente y siendo sorprendido no aplicando el reglamento, como debe de ser será acreedor a una sanción.

- El costo de los estacionamientos debe ser disminuido, de está forma los conductores optarán por utilizar los estacionamientos en lugar de estacionarse en las calles.

- El uso de grúas pertenecientes a la Dirección General de Tránsito deberá ser solo para la transportación de autos que hayan sido inmovilizados por una colisión, descompostura o abandono, no deben estar circulando por las arterias de la ciudad ya que ocasionan un estorbo, incluyendo el hecho de que se estacionan donde lo desean. Aparte de que la circulación de éste tipo de vehículos crea un costo inútil.

- Las patrullas aunque parece insignificante, también ofrecen un estorbo a la circulación de los vehículos.

- Se debe crear también un plan en el cual se muestren puntos estratégicos para ubicar las patrullas de vialidad y de protección, y así estas en lugar de circular todo el día y ocasionando un gasto en combustible, también así como las grúas tienen la mala maña de estacionarse donde lo desean. Dejen de hacerlo.

- Es imperativo el distinguir también que las patrullas aun siendo una emergencia, es muy rara la vez en que llegan a tiempo al lugar donde se presenta el hecho o incidente.

- Sería importante también el considerar introducir un mayor número de motocicletas al servicio activo de la policía, tratando de disminuir el número de autos tan solo a los que sean realmente necesarios, como apoyo a las unidades de dos ruedas.

3.1.4 Beneficios.

Los anteriores puntos seguidos de manera enérgica y con aplicación de una buena Administración, y al mismo tiempo haciendo a un lado la tradición burocrática, substituida por excelencia individual y en equipo; concluirán en el logro de:

- Mayor facilidad en la circulación de vehículos.
- Disminución en el número de accidentes automovilísticos.
- Disminución en el gasto destinado al combustible de vehículos particulares y oficiales, de alquiler, de transporte público y al servicio del Estado.
- Obtención de recursos financieros, que deben ser aprovechados en partes proporcionales, para el aumento en los salarios de oficiales policíacos. estímulo, monetarios según el desempeño de los oficiales, e inclusive una compensación del pago de tenencia para los no morosos.
- Disminución en la contaminación.
- Mejor desempeño de los servicios policíacos, ya que una vez siendo transportados en motocicletas serían más rápidos sus movimientos hacia los lugares donde es necesitada su presencia.
- Esto aunado a la colocación estratégica de las unidades, hará que las unidades policíacas carezcan de pretexto, para no llegar a una emergencia.

3.1.5 Autos de alquiler.

En el Distrito Federal la insoluble capacidad de trasladarse de un lugar a otro con facilidad depende también de desahogar las avenidas, ejes viales, etc. Esto no es sencillo pues se deben identificar claramente los problemas y cuales son los orígenes de estos y en que forma actúan.

Uno de los principales problemas es el constante tránsito de vehículos de alquiler, ya que estos aun sin pasaje transitan cerca de dos y media a tres horas, dando vueltas y vueltas en las principales avenidas del Distrito Federal en busca de pasaje, esto se refleja en mayor contaminación no sólo de los vapores que estos emiten, sino de los autos que son obstaculizados por los antes mencionados.

Se calcula que en algún momento del día un 39% de los autos que circulan en el Distrito Federal son vehículos de alquiler (taxis) y considerando que dentro de este 39%, llega a haber un 45% que transita sin pasaje es indispensable tratar de solucionar este problema.

Encima de lo anterior, para el conductor del taxi, tampoco es viable transitar sin pasaje ya que al hacerlo el costo del combustible afecta directamente al bolsillo del taxista, e increíble, los taxistas tienen prohibido el estacionarse aun sin pasaje.

Porcentaje de autos de alquiler en el D.F....39% en color azul.

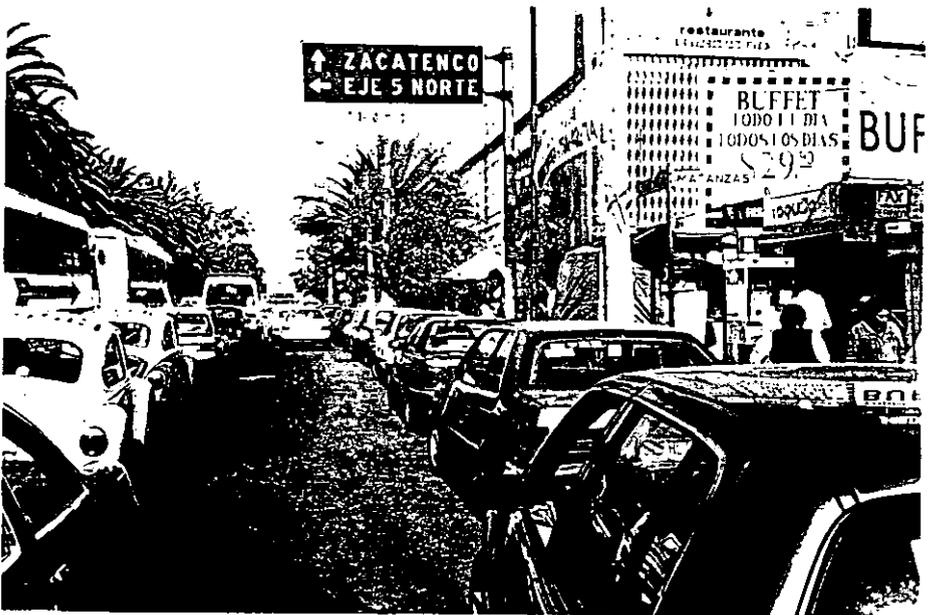


Del total de autos de alquiler en el D.F. el 45% de este circula sin pasaje regularmente (azul)



**TRANSITO OCASIONADO POR
LOS AUTOS ESTACIONADOS.**

AV. POLITECNICO NACIONAL.



3.1.6 Recomendaciones para la mejor circulación de (taxi) vehículos de alquiler en el Distrito Federal.

La circulación de vehículos de alquiler en la Ciudad de México, equivale al 39 % del total de los autos que al mismo tiempo están en circulación, encima de esto un auto de alquiler (taxi), tiene una duración de dos y media a tres horas diarias sin pasaje, lo que significa un auto circulando, un gasto en combustible para el conductor del taxi, y mayor contaminación ocasionada por su auto, y al mismo tiempo al estorbar, provoca congestión vial y que los demás autos contaminen.

Debido a que el cambio repentino en la forma de trabajar de los taxistas, no sería fácilmente aceptado, ya que el cambiar la mentalidad de los taxistas sobre lo que es mejor para ellos puede interrumpir radicalmente el desarrollo de las ideas. El cambio en el proceso de trabajo de los taxistas debe darse poco a poco, logrando que aunque sea un cambio que ya implique una mejora, no se denote.

Una posible solución (temporal) es el permitir que los autos de alquiler se estacionen en calles de baja circulación esquinadas con avenidas o calzadas, sin que sean cruceros y siendo uno y sólo una por calle o esquina.

El anterior sería un plan inicial, que en lo posible y poco a poco debe ser sustituido por el modelo siguiente.

- Se deben hacer auditorías a las bases existentes, ya que en la mayoría de los casos se encuentran en lugares estratégicos, como las salidas de estaciones del metro, paraderos de autobuses, etc.; cuando las bases anteriores no tienen un lugar designado y entorpecen la circulación deben desaparecer.

- Se deben crear organizaciones o sociedades cooperativas con un máximo de 10 taxis, los cuales tomen como bases para su operación la parte inferior de los puentes, terrenos baldíos, inmuebles semejantes en características, o inmuebles con ese fin establecido.

- Entre los integrantes de las bases se deben cubrir los gastos de limpieza, teléfono y organización, el número telefónico de las bases debe ser publicado y difundido, para que de cualquier negocio o casas ubicadas en el área tengan conocimiento del número telefónico.

- El costo de la llamada no será incrementado en la tarifa.

- Oficiales de policía deben multar a los autos de alquiler que circulen sin pasaje y con la banderilla de libre, con infracciones de un día de salario mínimo.

- Cuando un taxi sea conducido a su lugar de encierro o estacionamiento, el conductor debe tener posesión de una tarjeta en la cual se indique el horario de comienzo y término de su jornada, así como la localización del encierro, y si es posible varias rutas de su base al encierro y viceversa.

- En caso de que el vehículo sea utilizado para otros fines que no sea transportar pasaje, el conductor debe solicitar permiso para liberar el auto de sus funciones.

- El permiso debe otorgarse en la delegación correspondiente a la base, sin demoras y con efectividad (sin costo algún), o se deben regular horarios para el libre tránsito de taxis (vehículos de alquiler) en el Distrito Federal.

- Las bases deben tener un convenio entre si para en caso de que el destino de taxi quede retirado de su propia base tenga la posibilidad de ubicarse temporalmente en la base que le quede más cercana, y así no tenga que regresar hasta su base inicial.

- Tanto el conductor como la base deben tener un registro del punto de origen y destino, así como la base más cercana al punto de destino, al cual se pueda añadir temporalmente.

3.1.7 Beneficios.

No se beneficiaran terceras personas por la utilización de bases, como son los líderes de las bases.

Mejor circulación de los vehículos en general.

Baja notable en la emisión de contaminantes.

El conductor desembolsara menos para la compra de combustible.

El control vehicular será más organizado y fluido.

En muchas ocasiones se utilizan los autos de alquiler para cometer ilícitos, por lo cual se daría como resultado una disminución en la facilidad para cometer ilícitos.

Resultaría esto también como un incremento en la seguridad para los conductores.

La eliminación de taxis piratas sería más efectiva.

3.1.8 Falta de promoción a ciclistas.

En muchísimas ocasiones las personas poseedoras de automóvil utilizan el mismo aun para recorrer distancias cortas, aunque se ha tratado de promocionar la alternativa de ya no usar el automóvil y caminar como mejoramiento de la salud del individuo.

Existen distancias que no lo permiten o aunque lo permitieran el ritmo de vida tan vertiginoso del Distrito Federal no les brinda a las personas el tiempo para recorrer a pie estas distancias.

Desafortunadamente las personas no consideran factible el utilizar las bicicletas por razones de seguridad, miedo a la colisión con algún auto, la inconveniencia de llegar en bicicleta a algún lugar y no tener quien cuide de la misma y como última imposibilidad está el riesgo de que en su recorrido su bicicleta sea robada.

3.1.9 Propuestas para la utilización de la bicicleta.

El uso de la bicicleta en el Distrito Federal no es muy común. aparte de no existir un conocimiento de las mejoras que este vehículo implica. no existe motivación para el uso de esta.

En la Ciudad de México por la población en general se considera un medio de transporte bastante peligroso, esto ha sido por accidentes que no pueden ser desmentidos, en los cuales por desgracia se ha visto implicada una o varias bicicletas.

Aunque el reglamento de tránsito ofrece beneficio legal a los que se transporta en bicicleta, esto no es una garantía de su seguridad física; aun tomando en cuenta lo anterior en la mayoría de las ocasiones los accidentes en bicicleta son en muchas ocasiones provocados por los conductores de las mismas.

Por lo anterior se debe crear un modelo de educación para los usuarios de bicicletas, que constantemente les recuerde sus derechos. la forma en que deben ser respetados por los automovilistas y al mismo tiempo sus responsabilidades y limitaciones.

Claro que aparte de motivar a las personas para que usen bicicletas se deben crear facilidades para la conducción de este tipo de vehiculos.

Por lo anterior se intenta sugerir cuales serían unas mejoras que apoyen la cantidad de gente que utiliza la bicicleta, su uso con la facilidad y seguridad.

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

La utilización de la bicicleta como transporte, dentro de la Ciudad de México es un beneficio que ya en muchas ciudades del mundo experimentan, ya sea por tradición o por ser implementada por el gobierno para la disminución de contaminantes.

Cada Delegación Política debe ser propulsor responsable de la seguridad y el uso de la bicicleta.

A los costados de los ejes viales, avenidas importantes como por ejemplo Insurgentes, laterales del Circuito, Periférico, etc. Se deben acondicionar, carriles resguardados por topes, y como uno de los objetivos de este trabajo es el denotar todo lo que ya tenemos, sin embargo está desperdiciado, la sugerencia es que deben utilizarse para este fin los carriles hasta ahora destinados para la circulación de autobuses de pasajeros.

Se deben abrir sesgos de un metro en el resguardo de topes, para ampliar el rango de protección, esto servirá de alguna manera aparte de la seguridad, así los conductores de bicicletas podrán rebasar y no interferir directamente con la ruta de los autobuses.

Los conductores de bicicleta deben utilizar casco obligatorio, cada conductor debe registrar su bicicleta en la Delegación correspondiente, siendo el registro (sencillo) y sin costo, sólo como precaución en caso de robo y colisión, también debe crearse, un seguro para prevención de lo anterior.

Se deben acondicionar lugares con trabes para poder estacionar y asegurar las bicicletas en escuelas, estacionamientos, tiendas de auto servicio grandes y pequeñas, oficinas gubernamentales, calles concurridas por gran cantidad de clientes.

Los reglamentos de las Instituciones y compañías deben ser modificados para poder brindar un apoyo al uso de la bicicleta, por ejemplo, en las escuelas se les debe permitir a las alumnas el uso de pantalón para que puedan conducir bicicletas.

Las rejillas deben ser diseñadas para insertar en ellas fácilmente las bicicletas y así mismas las bicicletas deben tener una trabe con oreja de metal, para que fácilmente con solo un candado quede asegurada a la rejilla, y así evitarles a los conductores la molestia de cargar una cadena.

Aunque las motocicletas emiten bióxido de carbono, la cantidad que por ellas se agrega al ambiente es mínima, por lo anterior se debe suprimir el plan Hoy no Circula a las motocicletas de cualquier tamaño.

Por lo anterior las personas que han comprado un auto para el día en que no circula el auto que originalmente tenían podrán venderlo obteniendo así un beneficio económico.

3.2
CONTAMINACIÓN.

Claro que en la Ciudad de México los problemas de tráfico, debido a los autos ha tenido consecuencias por lo cual se presenta éste estudio, que muestra, que aunque no sea muy notoria la forma en que la contaminación afecta a los que vivimos en esta Ciudad, si nos está dañando.

Por esto es importante el cambiar nuestras formas de convivir, transportarnos, respetar nuevos límites y los ya existentes, cambiar nuestras ideas de lo que podemos hacer sin molestar a los demás.

Durante los últimos cinco años ha crecido la evidencia epidemiológica que indica que los excesos en la mortalidad y morbilidad de la población se asocian a niveles de contaminación del aire, aun a concentraciones por debajo de los estándares actuales. Estudios de las variaciones de las tasas de mortalidad y la concentración de contaminantes diarios en las grandes urbes de varios países sugieren consistentemente que un incremento de 100 g/m³ en la concentración de la contaminación por partículas suspendidas, incrementa la mortalidad total de 5 a 10 %, y todavía más la mortalidad por causas respiratorias y cardiovasculares.

La morbilidad, medida a través de admisiones hospitalarias de todo tipo, también se eleva en los días con niveles altos de contaminación por partículas. Además, existen algunas evidencias de que la exposición crónica a niveles altos de partículas puede incrementar el riesgo de muerte a largo plazo.

A pesar de la consistencia de las observaciones epidemiológicas, su significancia es controversial, debido a que no se han delineado claramente los mecanismos por los cuales la contaminación del aire podría causar la muerte. Entre estos mecanismos se propone que los niveles altos de contaminación del aire dan el último golpe a individuos previamente enfermos y por lo tanto más susceptibles.

De la mano de esta hipótesis se encuentra la noción del efecto de "cosecha", que la contaminación del aire simplemente acelera la muerte de personas en estados terminales de enfermedad, no dando como resultado un incremento anual neto en la mortalidad.

Investigadores del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), en colaboración con investigadores de la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill, terminaron un primer estudio epidemiológico acerca de este fenómeno en la Ciudad de México.

“Los resultados encontrados fueron consistentes con los estudios previos de otros países, la mortalidad diaria se aumentó en 5% por cada 100 g/m³ de incremento en las partículas suspendidas totales, medidas cada seis días. Esta asociación es singularmente notable debido a que en México, a diferencia de los otros estudios en Norteamérica y Europa, la estructura de la población y el perfil epidemiológico son diferentes; además de que las mezclas de contaminantes posiblemente también son distintas”.⁶

Actualmente en el INSP se continúa con el análisis de este problema mediante estudios epidemiológicos que buscan identificar los grupos de población más afectados, ya sean enfermos crónicos, ancianos o grupos con menor acceso a los servicios de salud.

Dada la complejidad y variabilidad de la mezcla de contaminantes a la que se expone la gente, es difícil atribuir los efectos a uno solo, aunque tal parece que las partículas sirven como un indicador ambiental útil para los efectos observados de la contaminación del aire sobre la mortalidad.

Los resultados que se deriven de estos estudios son relevantes para la discusión de la efectividad de los estándares de calidad del aire.

⁶ Victor H. Borja, Centro de investigaciones en Salud Poblacional/ISNP

CAPÍTULO 4

INTERRELACIÓN DE LA TÉCNICAS Y FACTORES.

4.1

**INTERRELACIÓN DE TÉCNICAS Y
FACTORES CON RESPECTO A LAS**

Aun siendo varios los tipos de herramientas a los que podemos recurrir para la aplicación de las propuestas que se hacen para mejor circulación de vehículos en el Distrito Federal.

Parece como mejor opción la aplicación de la herramienta, "**Hacia el año 2000**", esto es por su grado de fijación y observación en el papel que desempeñan los participantes para que estas propuestas funcionen de la mejor manera posible, este sistema promovido por el Lic. José Salazar Cámara como ha sido presentado en las herramientas de la excelencia es una técnica basada en la planeación y regularización del desarrollo de la calidad, será acoplado a las ideas que posiblemente fortalezcan la implantación de las propuestas.

Planeación y diseño: Para comenzar debemos definir nuestra misión, saber en realidad que es lo que queremos hacer. La tarea a la que nos vamos a enfocar.

En lo que se refiere a los autos de alquiler, la misión es el evitar de alguna manera, la excesiva cantidad de taxis que hay circulando sin ninguna razón y para dar un mejor y óptimo servicio en la Ciudad de México.

Contribuir a que no siga siendo una causa de la contaminación en la Ciudad de México, aparte de la cantidad de gases que despiden, también por el estrés que estos causan a los demás conductores, estorbándolos y haciendo que ellos también generen contaminación.

Inclusive aunque no es un punto a tratar, denotar que estas propuestas también ayudarían a la seguridad de los conductores y los pasajeros, ya que esto dificultaría el robo de vehículos, he inclusive el que los pasajeros sean asaltados.

Con respecto a lo que son autos de alquiler, se debe comenzar la integración de un grupo de personas a los que se les deben exponer las propuestas y los beneficios que pueden obtener, así como el que brindan a los demás.

Como uno de los principales pasos que debe hacerse es el convencer y promover ante quienes son los principales voceros de los participantes en las propuestas; en que consiste su beneficio al aplicarse estas propuestas, se recomienda hacerse en un foro público y con gran capacidad primero dirigirse a los líderes de los taxistas, para que estos sean un instrumento de propagación.

Obteniendo su atención y claro que ellos mismos denoten que se tiene interés de contar con ellos, en este tipo de propuestas que implican un cambio en la forma de trabajar, se les darán a conocer las propuestas y sus beneficios.

Se les brindará información de cómo actualmente están trabajando y como afecta esta a la demás población, integrar a sus mentes el beneficio de cambiar su forma de trabajar, mostrarles como los paradigmas pueden afectar su pensamiento acerca de las propuestas.

El plazo de tiempo, para implementar la primer tarea que se deben desarrollar, será de dos meses, en el cual se les informara a todos los líderes, de como los cambios los benefician y el por que deben realizar el cambio. Al mismo tiempo que el equipo de personas encargadas de propagar las propuestas e información, otro equipo debe encargarse de localizar y definir las áreas que cada base debe abarcar.

Al tercer mes debe comenzar la etapa en que todos los taxistas deben ser completamente informados de como será el cambio y por que. Al mismo tiempo se darán a conocer las áreas que abarcaran las bases y de acuerdo al domicilio de los taxistas se les asignara o se inscribirán en las bases.

En el cuarto mes la tarea será en la que los líderes de las bases de taxis deben notificar cuales serán sus posibles bases y el hecho de por cual estos han sido escogidos, y al mismo tiempo las autoridades deben sugerir lugares estudiados por ellos, en los cuales sean factibles las bases de taxis.

Quinto mes, en este se deben evaluar los lugares que han sido escogidos por los líderes taxistas y evaluar por medio de una comparación, cuales son los lugares que se acomodan a los intereses de nuestro objetivo.

Aparte de que como sabemos la Ciudad de México es famosa por su diversidad de opiniones, que muchas veces llegan a convertirse en marchas, plantones, etcétera.

Por lo cual es muy importante que los líderes de los taxistas estén convencidos de lo que se trata en las propuestas, y de como a ellos mismos los beneficia.

Al término del segundo mes una vez que los líderes de los taxistas estén enterados, una campaña publicitaria será necesaria para que la función de los líderes sea más fácil hacia sus agremiados y así su trabajo de convencimiento, aparte se les debe mostrar como los paradigmas de las personas pueden un obstáculo para cumplir la misión.

Primero que nada se les comentara sobre los beneficios, su ahorro de gasolina, el tiempo que ahorrarán al estar constantemente realizando el servicio de transportar a gente y no simplemente dando vueltas con sus autos corriendo muchas veces el riesgo de que ninguna persona aborde su vehículo durante un espacio de tiempo prolongado.

Es importante crear en ellos un sentido de responsabilidad así como de la utilización de tecnología, que aunque pueda considerarse antigua, por que la verdad es que así lo es; la utilización de un medio de comunicación tan importante como el teléfono ya debería ser común y corriente, considerando los beneficios que de este se obtienen, como simple comentario "ya debería ser una obligación", debido a que siendo servicio público deberían hacerlo de la mejor manera posible, y el uso de la tecnología siempre va de la mano con un servicio.

El explicar ante estos participantes que gracias a la utilización de un teléfono en los (centros taxistas) posiblemente así llamados sería mínimo el tiempo de espera entre una solicitud de taxi y otra, aparte de esto se buscaría de forma estratégica la posición de los centros y las zonas que está abarque, siendo obviamente similar el espacio en cobertura que tenga un centro u otro.

Otro beneficio importante es la dificultad que se les presentaría a los taxis piratas de aparecer y robar trabajo a los taxis con licencia, esto será porque como se explica en las propuestas, los autos de alquiler no podrán circular sin pasaje, por lo cual los piratas lógicamente serán identificados y detenidos, aunque en esta ciudad sería ridículo pensarlo pero posible los taxistas piratas podrían hacer una marcha o plantón para protestar en contra de esto que puede afectar a sus intereses.

Educación. Ya una vez que se han concentrado, a los primeros representantes a los que se les mencionaran las propuestas, estos deben representar del 3 al 5% del total de los taxistas que existen en el Distrito Federal estos se encargaran de transmitir las propuestas, a los demás conductores de taxis, aunque desafortunadamente no es posible elegir a los líderes de los taxistas a los que inicialmente se les difundirán las propuestas.

Los líderes o encargados de las bases ya han sido elegidos de alguna manera por los mismos taxistas, y aunque esto puede ser una ventaja, también puede ser una desventaja, ya que no sabemos el grado de preparación que estos tienen, y así puede ser o no en beneficio de las propuestas.

A estos se les debe brindar la visión de como nos benefician las propuestas, y la forma en que deben presentarlos a sus agremiados o compañeros de trabajo, deben ellos saber proyectar como es que los avances de la tecnología le son útiles a nuestros propósitos, como lo es el teléfono ya que les brindara una masiva clientela.

Asimismo como el número de teléfono será dado a conocer según el área respectiva, esto debe hacerse por los medios masivos de comunicación, como radio, televisión, periódico, etc.

La idea es que todas las áreas tengan acceso al número telefónico de su área, aunque un medio como la televisión es costoso el beneficio vale la pena.

Los comercios deben tener a la mano para todo el público el teléfono de la base de taxis del área en la que se encuentran,

Las llamadas telefónicas deben ser reguladas por la compañía telefónica, para saber si el servicio del teléfono es correcto, o de ser posible, activar teléfonos en los cuales únicamente se reciban llamadas.

De esta manera no se efectuaran llamadas desde la base y no habrá necesidad de control, simplemente así los que desean usar el teléfono, tendrán que recurrir a teléfonos externos al área de trabajo.

Debe haber un encargado(a) en las áreas de unión de los taxis, que se dedique a la contestación de llamadas, limpieza y también debe hacerse cargo de organizar la entrada y salida de vehículos y de la cordialidad que debe existir entre los que se encuentren en la base.

También es recomendable tener una bitácora con la cual se registre la entrada y salida de vehículos, así como el comportamiento de cada conductor, cuando arribe a la base.

Desarrollo humano. Es importante hacer notar a las personas que originalmente nos dirigimos, que su desarrollo y el de los demás compañeros de ellos es básico para el desarrollo de ellos mismos y de los demás. Se les debe infundir el deseo de hacer las cosas, aceptar que el mejoramiento, buscar siempre la aceptación de nuevas ideas.

Deben oírse las ideas que los participantes, tanto de los que se consideran líderes, hasta los que son conductores de taxis, pero que ni siquiera tienen auto propio

Hay que fortalecer el entusiasmo de los participantes de nuestro plan y mostrarles que el trabajar en equipo es básico para el desarrollo de todos los planes que se pueden emprender, hacerles entender que cualquier persona puede ser un líder, y en este momento las personas propicias para ser líderes son ellos, es su oportunidad de probarse como personas, y hacer con la construcción de este plan una meta más realizada en sus vidas.

Al mismo tiempo a estas personas que son tan importantes para la realización de este plan, se les debe brindar un cargo, con el cual ellos tengan así como responsabilidades, la autoridad y garantías, que por una responsabilidad así se debe complementar.

Estas personas, deben estar conscientes que su implicación en el plan de trabajo, no termina cuando la primera meta, que es el liberar en buena parte al Distrito Federal de el gran número de autos de alquiler que circulan sin tener pasaje, o que son piratas, y que aparte estorban creando tránsito vehicular y contaminación. Hay que hacerles saber que constantemente recibirán capacitación sobre el manejo de nuevas tecnologías, que a la larga puedan ayudar para el mejoramiento de este programa.

4.2
INTERRELACION DE TECNICAS Y
FACTORES CON RESPECTO A LAS
PROPUESTAS QUE INVOLCRAN A LAS
BICICLETAS.

Así como en otras propuestas se utilizara la herramienta creada por el Lic. José Salazar Cámara (Hacia el año 2000), por su fija atención hacia los participantes, que interactúan en estas propuestas.

Planeación y diseño. La tarea a la que nos vamos a realizar es, hacer comprender a la gente lo conveniente que es la utilización de la bicicleta y cual es la forma de hacer más fácil el que la gente adopte dentro de su vida el uso de la bicicleta, como una mejor manera de transportarse.

Todo esto, al mismo tiempo servirá para descongestionar las vías de comunicación terrestre en la Ciudad de México, como avenidas, ejes y vías rápidas.

El contribuir a que en la Ciudad de México, sea un lugar con mayor facilidad de transportarse es indispensable, ayudar a que de alguna manera la gente ya no sufra más de agotamiento mental al transportarse, reducir sus costos para su transporte, lograr que el transporte público sea suficiente y desahogar la cantidad de vehículos que están en circulación en el Distrito Federal.

El propósito, es que en menos de 1 año la gente tenga ya la idea de la utilización de la bicicleta completa en su mente. esté completamente aceptada la idea de que transportarse en su bicicleta de un lugar a otro es mucho más fácil que el esperar el camión, o gastar en algún otro tipo de transporte.

Se deben crear en las Delegaciones un departamento que se dedique únicamente a la mejora de servicios para la gente que utilice la bicicleta, así como el controlar y revisar constantemente que las facilidades para la gente que utiliza la bicicleta no se vuelvan obsoletos o con un mal uso.

Educación. La gente sobre la que pesará el cargo de controlar y cuidar el crecimiento de la implementación de la bicicleta como transporte común en la Ciudad de México, debe estar consciente de cual es la ventaja de la bicicleta como transporte, y cuales son las propuestas que se presentan, así como ser capaces de añadir nuevas ideas que ayuden al programa.

La gente de la que hablamos, debe estar consciente de su importancia, para que las propuestas sean acopladas completamente a la población, y los usuarios de bicicleta, se den cuenta de que en realidad se esta haciendo algo para que ellos adopten el uso de la bicicleta.

Los equipos que integran los departamentos en las Delegaciones, encargados de la aplicación y control de las propuestas deben realizar investigaciones de campo para el chequeo constante de cómo se aplican estas.

El número de personas que integran estos departamentos, no necesariamente debe ser muy grande, su número debe ser dependiendo del tamaño de la delegación a la cual están asignados.

Es indispensable que se cuente con una línea telefónica pública para que la gente pueda reportar las áreas, donde no están llevándose a cabo correctamente la aplicación de las propuestas.

Desarrollo humano. Claro que para el mejor rendimiento de la gente como en cualquier actividad, la gente que está a cargo de la supervisión y apoyo a los ciclistas deben ser apreciados, esto demostrándoles lo importante que es su desempeño.

Es claro que el ofrecer incentivos económicos siempre es indispensable para el mejor desempeño de las personas en cualquier actividad, aunque muchas personas hacen su trabajo únicamente por satisfacción, es bueno darles incentivos por sus nuevas ideas.

Cada idea representa un reto, por lo cual cualquier idea debe ser analizada, y de ser una buena propuesta debe ser aplicada con un método científico, y ver que se acondicione a las necesidades de la Ciudad de México.

Como en cualquier empresa o equipo se debe crear una organización con una persona al mando que demuestre ser potencialmente un líder con conocimientos de la materia y psicológicamente apto.

La gente que sea líder deberá tener subordinados a su cargo, claro todos aceptando sus responsabilidades, con el conocimiento de que sus ideas serán valoradas y de ser correctamente aplicadas.

Se debe dar constante capacitación sobre diversos temas que completen su conocimiento con respecto al trabajo que van a desempeñar, y al mismo tiempo refuerce su calidad como ser humanos.

Y de esta forma las personas del departamento de implementación del ciclismo podrán ejecutar a un nivel de expertos su trabajo.

Todo esto servirá, para la aplicación constante de ayuda para las personas que utilicen la bicicleta.

4.3

APROBACIÓN DE LAS PROPUESTAS.

En lo que se refiere a las propuestas que necesitan aprobación del Senado, como es sabido en lo que involucra al derecho, estas tienen un proceso de aprobación y un tiempo en el que se revisan y aprueban las propuestas.

Una propuesta de Ley en el caso de ser emitida por el Ejecutivo debe ser transmitida al Poder Legislativo, que esta compuesta de la Cámara de Senadores y la Cámara de Diputados, en esta cualquier propuesta debe ser revisada por el Senado de la República lo cual tiene una duración de 4 a 6 meses, una vez que está es aprobada, llega a tardar 15 días en ser publicada en el Diario Oficial de la Federación y así una vez publicada su aplicación es inmediata.

En caso de que la propuesta de Ley y/o Decreto se originada en el Poder Legislativo, es el mismo procedimiento solo con la diferencia de que la propuesta debe contar con la aprobación del Ejecutivo.

Y en el caso de ser originada en el Poder Judicial, no es considerada como una propuesta, sino como una iniciativa, pero aparte de eso sigue el mismo proceso.

Aunque algunas propuestas parezcan no ser necesariamente aprobadas como una Ley, ahora ya es un poco confuso, cuales son los temas en los que se debe o no ser consideradas como una posible Ley o una reforma administrativa.

En el tipo de propuestas que necesitan aprobación podríamos incluir la que se refiere a la forma de trabajar de los vehículos de alquiler, ya que su aplicación aunque al inicio sería solo a nivel del Distrito Federal, y el reglamento que regula las actividades de los autos de alquiler es independiente debe ser modificado, así como también los estatutos que en Reglamento de Tránsito se refieren a los autos de alquiler.

En el caso de estatutos que reglamentan las bicicletas, se debe formar un nuevo reglamento ya que el que está ahora en uso y que es el Reglamento de Tránsito no corresponde a las necesidades a las que ahora se enfrenta la Ciudad de México.

Los cambios o modificaciones al Reglamento de Tránsito, obviamente deben ser aprobados por el Senado y la Asamblea de Representantes.

Aunque las propuestas enfocadas al mejor funcionamiento de patrullas y grúas deberían ser aplicadas como una técnica de trabajo o proceso operativo de esta dependencia, al parecer no es así y debe ser bajo el mismo proceso burocrático.

Desafortunadamente la mayoría no son propuestas que entran directamente en aplicación sino que tienen que seguir un proceso de aprobación lento como cualquier procedimiento burócrata.

Aunque una mejor herramienta de aplicación para las propuestas es la Publicidad, como un estímulo poderoso para mostrar lo conveniente que sería el cambiar de actitud, dar a conocer que el liderazgo y una forma de trabajar en grupo es indispensable para el funcionamiento correcto en nuestra forma de vivir.

CONCLUSIONES.

Es importante el hacer notar que aunque son muchas las fallas que afectan la circulación de automóviles en el Distrito Federal, y en éste trabajo aunque trata de dar notificación de las propuestas, solo se plantean algunas.

Los problemas a los que se da contexto, son la implementación de una mentalidad y facilidades para el uso de la bicicleta, el mejorar algunos reglamentos dedicados a prohibir a los autos estacionarse donde no se deben estacionar, mostrar que los autos dedicados a la seguridad como patrullas y grúas, llegan a ser un estorbo y como se les deben asignar lugares donde no causen ese problema, un mejor sistema para la utilización de autos de alquiler.

Aunque otros problemas afectan la circulación no ha sido posible por causas de tiempo abordarlas, como el reubicar a los ambulantes, mejorar el servicio de transporte, mejorar el mantenimiento de calles, etc.

El principal resultado que nos darán estas propuestas es el mejorar la circulación de vehículos automotores en el Distrito Federal, con la intención de que los conductores tengan un menor tiempo de permanencia en sus autos, sea más fácil llegar a los lugares a los que se dirigen, sus costos de transportación sean menores y lo que inclusive aunque no es muy notorio, pero que puede ser muy importante es reducir el desgaste mental que las personas hacen al transportarse.

Inclusive la seguridad de los habitantes de la Ciudad, será mejorada ya que siendo más rápido, el acceso a los diferentes lugares para los medios de seguridad, como patrullas, ambulancias, etcétera, los delitos se pueden evitar en mayor número.

En realidad algunas de estas propuestas pueden parecer semejantes a algunas que ya están en uso en estos momentos, desafortunadamente la forma de aplicación de las que están ahora en el reglamento resultan obsoletas e incompletas o no se lleva un control real, por lo cual no han sido exitosas, o en su defecto la gente que esta a cargo en realidad no funciona como debería en su trabajo.

Estás propuestas tienen la ventaja de ser aplicables con un muy bajo costo, y sin necesidad de crear una infraestructura

Aparte de los resultados antes mencionados sería bastante considerable la reducción de los niveles de la contaminación, ya que haciendo que los vehículos circulen con mayor facilidad y disminuyendo el número de autos, aparte de influenciar sobre la gente para que utilice una nueva clase de transportación, así sería como los niveles de contaminación en el Distrito Federal serían disminuidos en gran cantidad.

Lo que han tratado de lograr por estas propuestas, es el influir por medio la Excelencia Administrativa en las personas, para que de manera voluntaria, se esfuercen para lograr objetivos, de forma individual o en grupo.

Ya que este trabajo está basado en excelencia administrativa, es indispensable que se adopte una nueva forma de mentalidad, y aunque parece muy difícil, lo de difícil es tan solo un paradigma, lo más importante es implementar y llevar un seguimiento a las ideas que se busca integrar a la sociedad, ya es hora de un cambio.

Como se ha mostrado La Excelencia es una conjunción de factores que se pueden aplicar a cualquier tipo de objetivo, así, el utilizarla para la aplicación de las propuestas para mejorar el tránsito de vehículos automotores en el Distrito federal es indispensable.

BIBLIOGRAFÍA

Baker, Joe. Paradigmas.--General Motors.--Videoteca registro 75668.1993

Bard, Ed. Metáforas y Pergaminos de la Excelencia.—3ª edición.—México: Colegio de Graduados.—1993

Bringas de la Vega, Salvador. Reglamento de Tránsito del Distrito Federal—México: Ediciones San Cristobal.--1997

Bower, Marvin. La voluntad directiva.—2ª edición.—Barcelona: Labor.—1994

Colunga Davila, Carlos. Administración para la calidad.—1ª edición.--México: Panorama.—1995

C. Hood, Christopher. Los alcances de la Administración.—2ª edición—México: Limusa.—1992

Cornejo, Miguel A. Liderazgo de Excelencia.—6ª edición.—México: Colegio de Graduados.—1993

C. Megginson León. Administración conceptos y aplicaciones.—1ª edición.—México: Continental.—1993

Cornejo, Miguel Angel y Rosado, Miguel. Excelencia directiva para lograr la productividad.—2ª edición.-- México: Colegio de Graduados A. D. --1992

García Martínez, Galindo. Fundamentos para la Administración.—4ª edición.—México: Trillas.—1991

Hernández, Sergio y Rodríguez. Fundamentos de la Administración.—1ª edición.—México: S.U.A. Interamericana. -- 1992

Wall, Bob. Solum, Robert. El líder visionario.—1ª edición.--México:
Panorama.-- 1994.

William E. Rothschild. Las cuatro caras del liderazgo estratégico.
edición.--México: Macchi.-- 1991.

<http://www.mcy.e.gov.ar>
Ministerio de Cultura y Educación.

<http://www.latintop.com/optimismo.htm>